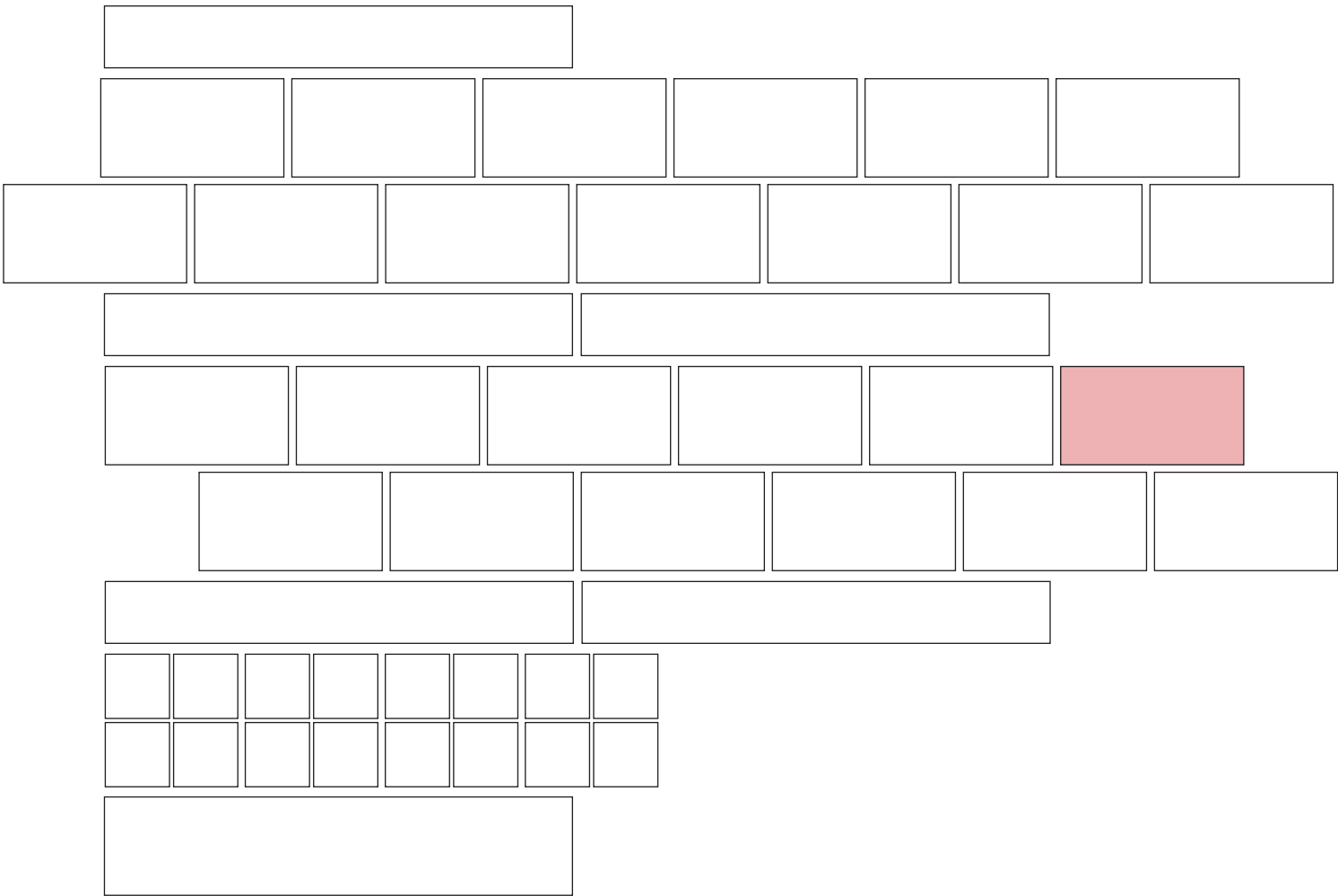


IL RUOLO DELLA PAVIMENTAZIONE NELLA DEFINIZIONE DI DISEGNO URBANO DI QUALITÀ.

Forme e colori di Nou Barris.

Autore: Flavia Andolfi
Tutor: Dr. Antoni Remesar





UNIVERSITAT_{DE}
BARCELONA

Il ruolo della pavimentazione nella definizione di disegno urbano di qualità’.

Forme e colori di Nou Barris.

Facultad de Bellas Artes

Máster de Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad

Autore: Flavia Andolfi

Tutor: Dr. Antoni Remesar

Abstract

Starting from an historical excursus on the urban evolution of Barcelona in the last one and a half century, we will analyse the traits of the urban design of a district situated within the northern outskirts of the city: Nou Barris.

The master's thesis will go through the historical events that have influenced the current design of Barcelona's public space, recalling various theories on urban paving.

The research starts with a first part focussing on the historic events that happened along the regulations that affected the urban design at the end of the 1800. It then introduces the two urban plans of mid 1900: Plan Comarcal (1953) and PGM-76 (Plan General Metropolitano, 1976). In order to confer significance to the urban design of the case study, conflicts and struggles that have contributed in defining the identity of Nou Barris will also be examined.

The second part of the thesis includes analytic elements of the land design of Avenida Rio de Janeiro, Via Julia and Plaza Angel Pestana, taking into consideration all the elements that distinguish the urban design of the various areas of interest.

From Plan Cerdà to Panot, from Florensa to Modelo Barcelona, the land design has always taken on both a functional and aesthetic role, a juxtaposition that has been fundamental in defining the homogeneity of the urban plan design of the 20th century, of which the Nou Barris provides examples of both good urban planning and land design.

Key Words: land design, urban pavement, urban quality design, public space, associationism, city claims, Nou Barris.

Resumen

A partir de una visión histórica de la evolución urbana de Barcelona del último siglo y medio, vamos a analizar la calidad del diseño urbano de un barrio situado en la periferia norte de la ciudad: Nou Barris.

La tesis de maestría rememorará los momentos históricos que determinaron el diseño actual del espacio público de Barcelona, recordando las teorías sobre el diseño del suelo.

La investigación se desarrolla en una fase inicial caracterizada por eventos históricos que abarcan las regulaciones que afectan el diseño urbano desde finales del siglo XIX. Posteriormente, presentarán los dos planes urbanos de mediados del siglo XX: Plan Comarcal (1953) PGM-76 (Plan General Metropolitano 1976). Para dar valor al diseño urbano del estudio de caso, profundizaremos las historias de lucha y demanda que definen los rasgos más identificativos del distrito de Nou Barris.

La segunda parte de la tesis contiene los elementos analíticos de la planta de la Avenida Río de Janeiro, Vía Julia y Plaza Ángel Pestaña evaluar plenamente los elementos que caracterizan el diseño urbano de las áreas de interés.

Desde el Plan Panot Cerda, por Florensa en Barcelona Modelo, el diseño del suelo que ha tenido siempre un papel funcional y estético, combinación que dio lugar a la homogeneidad del plano horizontal del diseño urbano del siglo XX y, en el caso de Nou Barris, traerá ejemplos de buenas prácticas de planificación urbana y diseño de terrenos.

Palabras llaves: diseño del suelo, pavimentación urbana, diseño urbano de calidad, espacio público, reivindicaciones ciudadanas, asociacionismo, Nou barris.

Abstract

Partendo da un excursus storico dell'evoluzione urbanistica di Barcellona dell'ultimo secolo e mezzo, analizzeremo la qualità del disegno urbano di un distretto situato nell'area nord della periferia della città: Nou Barris.

La tesi del Master ripercorrerà i momenti storici che hanno determinato l'attuale disegno dello spazio pubblico di Barcellona, rievocando le teorie sulla pavimentazione urbana.

La investigazione si sviluppa in una prima fase caratterizzata dagli avvenimenti storici che abbracciano le normative che affettano il disegno urbano a partire da fine '800. Successivamente introdurranno i due piani urbanistici di metà '900: Plan Comarcal (1953) PGM-76 (Plan General Metropolitano 1976). Per poter conferire valore al disegno urbano del caso di studio, approfondiremo le storie di lotta e rivendicazione che definiscono i tratti più identitari del distretto di Nou Barris.

La seconda parte della tesi, raccoglie gli elementi analitici del disegno del suolo di Avenida Rio de Janeiro, Via Julia e Plaza Angel Pestana valutando integralmente gli elementi che caratterizzano il disegno urbano delle aree di interesse.

Dal Plan Cerdà al panot, da Florensa al Modelo Barcelona, il disegno del suolo ha sempre assunto un ruolo funzionale ed estetico, binomio che ha determinato l'omogeneità del piano orizzontale del disegno urbano del XX secolo e che, nel caso di Nou Barris, ci riporterà esempi di buone pratiche di progettazione urbanistica e disegno del suolo.

Parole chiave: disegno del suolo, pavimentazione urbana, disegno urbano di qualità, spazio pubblico, rivendicazioni cittadine, associazionismo, Nou Barris.

Indice

Abstract	5
Abstract	7
Resumen	9
INTRODUZIONE	13
Metodologia	15
INTRODUZIONE AL DISEGNO DEL SUOLO BARCELLONESE	18
MODELO BARCELONA	29
Monumentalizzare le periferie.....	34
NOU BARRIS	37
L'origine del distretto di Nou Barris	40
ANALISI DEL DISEGNO URBANO DI NOU BARRIS.....	50
Via Julia.....	54
Asse di connessione fra Plaza Francesc Latret e Plaza Angé Pestaña	68
Avenida Rio de Janeiro	78
CONCLUSIONI	88
Bibliografia	91
Indice immagini	

Introduzione

Barcellona, nel corso degli ultimi due secoli, è stato lo scenario di numerose evoluzioni urbane. Molte delle teorie studiate per migliorare la struttura urbana della città, hanno permesso lo sviluppo della qualità sia del disegno urbano, sia della vita degli suoi cittadini.

A metà del XIX secolo, assistiamo ad uno dei più grandi piani di urbanizzazione della città: il Plan Cerdà. Esso prevedeva l'ampliamento urbano di Barcellona partendo dal centro antico ed estendendosi fino ai suoi paesini limitrofi oggi riconosciuti come quartieri metropolitani. L'ingegnere Ildefons Cerdà, ideatore e vincitore del bando urbanistico, ispirandosi alle teorie igieniste francesi, propose una divisione a griglia della città, allo stesso tempo aperta ed egualitaria, che si identificava in una ripetizione di blocchi di 113,3 metri per lato. Questo piano si estendeva su una superficie libera da costruzioni ed abbracciava l'area del Besòs fino ad arrivare alla montagna di Montjuic.

L'opera di urbanizzazione calcolava la implementazione del sistema viario inglobando elementi di vegetazione, aree di riposo, sistemi di illuminazione e rivestimenti della pavimentazione.

Quest'ultima, oltre ad essere l'argomento centrale di questa tesi, è stata soggetto di riflessioni tecniche nel periodo compreso fra metà '800 e metà '900. La ricerca dei materiali, le importazioni dalla Francia e dall'Inghilterra, hanno dato spazio all'entrata in scena del panot barcellonese (1906). Le caratteristiche di questa baldosa di cemento idraulico, sono la sua forma quadrata che può essere ripetuta infinitamente, il disegno che lo contraddistingue e la sua funzionalità.

Il panot è diventato nel tempo simbolo della città che, già a partire dall'Esposizione Universale del 1888, provava a vendere un'immagine positiva di sé, realizzando progetti di riqualificazione in zone strategiche e di passaggio turistico della città.

Con l'Esposizione Universale del 1929, assistiamo ad un fenomeno simile: lo stato dell'urbanizzazione dell'ensanche avanzava più rapidamente con il duplice obiettivo di poter ospitare il pubblico attratto dal grande evento e di poter vendere l'immagine della città oltre i confini spagnoli.

Il disegno del suolo veste un ruolo importante nella dinamica di abbellimento della città perché permette una lettura del paesaggio urbano chiara ed omogenea.

L'architetto artefice della riqualificazione di Plaza Catalunya e di Plaza Sant Jaume, Adolf Florensa, sosteneva l'importanza dello strato superficiale perché capace di trasmettere l'efficienza sociale degli enti governativi. Florensa, ispirato al disegno rinascimentale italiano, progetta la nuova immagine del <<Barrio Gotico>> con il fine di renderlo un quartiere di attrazione turistica, motivo per cui entriamo in un nuovo processo di ricerca di materiali del paesaggio urbano con il fine di dotare la città di una nuova nobiltà estetica.

La seconda metà del XX secolo è caratterizzata da nuove normative urbanistiche che tentano di risolvere problemi di congestione urbana, di sovraffollamento e di inefficienza viaria.

Nel 1953 il Plan Comarcal propone una gerarchizzazione del sistema stradale introducendo nel lessico urbano i cinturetti di ronda, ossia strade che circondano il nucleo centrale decongestionandone il traffico interno. Poco più di vent'anni dopo, nel 1976, nasce il PGM-76, Plan General Metropolitano, che sulle scie del primo intento migliorare la gestione del suolo attenendosi alla legge del suolo vigente. L'obiettivo del PGM-76 è quello di riordinare il tracciato viario rispettando le zone agricole che caratterizzavano parte dell'area metropolitana di Barcellona e, allo stesso tempo, fomentando l'incremento di aree verdi, servizi e infrastrutture.

A cavallo fra anni '70 e '80, si diffonde la necessità di recuperare le periferie mediante processi di abbellimento e monumentalizzazione. Tutta l'area metropolitana sarà al centro di una forte discussione che definirà i principi del Modello Barcellona.

La volontà di dotare le periferie di un disegno urbano di qualità, di servizi, infrastrutture, di arte pubblico, è l'espressione della volontà di diminuire le distanze (intese anche in termini di identità e rivendicazioni sociali) fra il centro e le sue aree periferiche.

La pavimentazione, in questo processo, ricopre un ruolo importante nel vasto scenario urbano; le grandi piazze principali di Barcellona, infatti, mettono a punto la delicatezza del disegno del suolo che oltre a dotare lo spazio di una comoda omogeneità, accentua i tratti artistici e compositivi del rivestimento più superficiale del paesaggio urbano.

Quartieri come quello di Nou Barris, definitosi come distretto nel 1984, sono territori di analisi

interessante per intendere i processi di riqualifica avvenuti mediante riforme urbanistiche e rivendicazioni vicinali.

In questa tesi analizzeremo gli elementi che caratterizzano il disegno urbano di Nou Barris partendo dalla sua natura economica di carattere agricolo, fino a giungere all'attuale e identitaria qualità urbana.

L'elemento protagonista di questa analisi sarà la pavimentazione urbana inglobata all'interno di uno scenario urbano che ne definisce il trattamento e gli elementi simbolici.

Metodologia

L'investigazione di questa tesi si è sviluppata grazie ad una metodologia adottata durante tutto il periodo di ricerca e stesura del testo. Il metodo maggiormente utilizzato riguarda la ricerca di fonti quali libri di autore, articoli di riviste scientifiche, tesi di Master e Dottorati, sopralluoghi dai quali sono stati elaborati dati personali come foto, disegni a mano libera, testimonianze verbali, etc.

Stabilito l'obiettivo principale della tesi, ossia intendere in che termini la pavimentazione urbana possa determinare la qualità del disegno urbano di un quartiere, in questo caso Nou Barris, l'investigazione ha iniziato ad intraprendere una linea di ricerca mirata all'osservazione del disegno urbano in gran parte della città di Barcellona.

Gli archivi digitali del Comune così come quelli dei diversi quartieri appartenenti al Distretto, hanno disposto una serie di informazioni, perlopiù storiche, che hanno permesso la lettura dei fenomeni urbani attraverso una ricca collezione di fatti storici che abbracciano la sfera socio-culturale dell'area di investigazione. La linea del tempo, infatti, è stata uno dei mezzi che ha permesso la configurazione di fenomeni urbani collegati ad altrettanti fenomeni storici.

I materiali elaborati durante il periodo accademico del Master di Disegno Urbano, ci hanno fornito degli strumenti utili a determinare le caratteristiche urbane di una data area mediante un processo di analisi integrale che implica l'osservazione di tutti gli elementi facenti parte del paesaggio urbano.

I sopralluoghi, le visite in loco, i libri delle biblioteche comunali, gli articoli pubblicati dalla rivista

On the W@terfront e i confronti con gli abitanti locali, hanno reso possibile la realizzazione di questa investigazione.

Per avviare un processo di analisi, è fondamentale partire da una **domanda di investigazione** che segni la base della linea di ricerca di quest'ultima. Questa tesi pone le sue radici sul seguente quesito: In che modo e attraverso quali politiche urbane e sociali, il quartiere di Nou Barris si è definito negli anni affermando i suoi tratti identitari e il suo disegno urbano di qualità?

L'obiettivo generale, dunque, è quello di poter approfondire uno degli aspetti che influisce maggiormente nella definizione del paesaggio urbano: il disegno del suolo.

Barcellona è una città che si può definire modello internazionale delle politiche urbane adottate negli ultimi due secoli e in particolare negli ultimi quarant'anni. I processi di riqualificazione urbana riportano numerosi esempi di cura per quanto riguarda lo strato più superficiale del disegno urbano: la pavimentazione.

L'obiettivo principale nasce anche e soprattutto dalla necessità di poter contribuire ad un miglioramento del disegno del suolo della mia città natale, Napoli, che in termini morfologici, presenta dei limiti molto simili a quelli di Barcellona (in entrambi i casi si tratta di territori collinari delimitati dal mare e dalla montagna).

Introduzione al disegno del suolo barcellonese

La pavimentazione è lo strato più superficiale del piano del suolo della città. È quel piano del paesaggio urbano che permette la libera e fluida circolazione dei fruitori della città; essa ha la potenza di offrire o no, la continuità del nostro intorno, aiutandoci a percepirlo come spazio di buona o cattiva qualità.

Le prime riflessioni rispetto allo sviluppo del disegno del suolo, hanno certamente disposto di una linea di azione prettamente funzionale: dal sistema di pavimentazione degli antichi Romani, che grazie all'eredità lasciata dai Greci, si occuparono di incanalare le acque fluviali e dei rifiuti tanto come di pavimentare le strade, fino al XIX secolo, periodo in cui emergono nuove riflessioni rispetto alla struttura della trama urbana relazionata anche e soprattutto alla qualità ambientale dell'intorno circostante.

A Barcellona, fra metà e fine '800, predomina il progetto di riqualificazione dell'Eixample, opera dell'ingegnere Ildefons Cerdà, per il quale la *“pavimentazione è la prima condizione di comodità di transito”* (Cerdà, 1859, p.381), motivo per cui è necessario intervenire migliorando le necessità fisiologiche dei fruitori dell'ambiente urbano. Egli stesso, infatti, propone di inserire elementi di disegno urbano come sedute, orinatoi, fontane, alberi, col fine di accomodare il riposo fisico e visuale (Danae Esparza, 2017, p.51).

Negli stessi anni si sviluppa una coscienza di funzionalità e bellezza spinta dalla celebrazione della esposizione universale del 1888 e quella internazionale del 1929. Assistiamo, infatti, ad un parallelismo di pensiero: la funzionalità che riecheggia nelle Ensanche di Cerdà, e la proiezione dell'immagine di una città che potrà spendere la sua bellezza oltre i confini spagnoli. La pavimentazione, in questo processo di esportazione iconica della città di Barcellona, assume un ruolo di forte spessore in quanto segno di sviluppo sociale e politico (Danae Esparza, 2017, p. 53).

Ildefons Cerdà, sostenitore della funzionalità della pavimentazione urbana, è il fautore del piano di riforma del Ensanche, da cui prende il nome di *“Plan Cerdà”*, che come primo obiettivo vuole igienizzare e migliorare la connessione urbana. Il vincitore del concorso del progetto indetto dal consorzio barcellonese nel 1859, fu l'architetto Rovira i Trias, ma successivamente il Governo

decise di annullare la decisione presa dall'Ayuntamiento di Barcelona per poi incaricare il progetto all'ingegnere I. Cerdà il quale prevede la urbanizzazione di 2.700 ettari attraverso una rete ortogonale che copre la totalità del piano e ingloba, connettendo, i 300 ettari esistenti della città antica. La suddetta rete è formata da un sistema di strade larghe 20 metri e lunghe 113.3 e che all'interno di ogni *manzana*¹ (blocco edificato) prevedono un giardino/patio che vuole recuperare l'intimità familiare dei rapporti vicinali oltre ad avere anche e soprattutto una specifica funzione: questa struttura migliora la circolazione dell'area perché offre aperture su entrambi i versanti della struttura domestica, dunque si genera corrente e di conseguenza migliora la qualità dell'ambiente interno.



Fig. 1 - Piano della città di Barcellona 1863. Progetto e riforma del Eixample, I.Cerdà.

Cerdà durante il suo progetto di riforma dell'Eixample, viene motivato dalle teorie igieniste che segnalano le pessime condizioni sanitarie delle città, dunque sviluppa il suo piano basandosi sul binomio salubrità pubblica e necessità di circolazione urbana (Danae Esparza, 2017, p.48).

Per definire al meglio le misure più adeguate delle strade dell'Eixample, Cerdà studia le neces-
1. La manzana in italiano è conosciuta con il termine di isolato, solitamente di forma rettangolare o triangolare. Nel caso di Barcellona la più comune è quella progettata da Cerdà ed ha delle dimensioni fisse di 113 x 113 metri.

sità di tre gruppi di categorie: i pedoni, i carri leggeri e i treni.

Secondo Cerdà, la pavimentazione in questo processo di riforma e conquista della qualità urbana, ricopre un ruolo fondamentale, è << condizione di comodità di transito >> (Cerdà, 1859), che abbraccia non solo le tematiche funzionali e strutturali, ma spinge il suo interesse verso canoni di comodità e riposo. Nei suoi piani, infatti, Cerdà teorizza le necessità fisiologiche delle tre categorie prima citate, proponendo la pertinenza di dover installare elementi di arredo e decoro come sedie, panche, orinatoi, fonti d'acqua nello spazio urbano. L'arborato sarà un altro tema molto importante affrontato, perché oltre ad ornare e migliorare il paesaggio visivo del disegno urbano rendendolo maggiormente piacevole, contribuisce al processo di igienizzazione dell'area.

La necessaria funzionalità, rispetto ai diversi usi cui è destinato lo spazio urbano, apre ai nuovi progetti di riforma, un mondo di ricerca e sperimentazione di materiali consoni alla pavimentazione, tenendo in conto che essi debbano rispondere a esigenze economiche.

Il dialogo in relazione alla pavimentazione ed ai suoi materiali, va affinandosi a partire dalla seconda metà del XIX secolo. Fine '800, infatti, si apre alla possibilità di utilizzare materiali come il legno, le pietre naturali e vulcaniche; ispirati a modelli come quello di Parigi o di Lisboa, l'Ayuntamiento di Barcellona ha come obiettivo quello di ricercare il materiale più adeguato per la pavimentazione delle strade, in particolare dei marciapiedi, delle strade dell'Ensanche.

Questa ricerca perdura nel tempo, fino a giungere alla stabilità dell'asfalto, considerato materiale di certa resistenza e che inoltre risponde alle esigenze contemporanee di dover attenuare le polveri urbane. Secondo gli studi degli igienisti francesi, infatti, l'asfalto è il materiale che meglio reagisce e che grazie alla sua composizione ammortizza i pesi maggiori, il rumore stradale e dà maggior continuità al paesaggio urbano. Dunque, i diversi sistemi, incluso quelli più decorativi come il mosaico portoghese che caratterizzò i corridoi laterali del Salon di Arc de Triomphe (1896), hanno poi evidenziato l'efficacia dell'asfalto come materiale nonostante il suo costo elevato di produzione e di applicazione. I numerosi esperimenti previsti alla grande esposizione Universale, ci riportano poi all'utilizzo di solo due tipi di ciottoli.



Fig. 2- Esposizione Universale del 1888. J.E. Puig. Archivio Fotografico di Barcellona.

A partire dalla legge del Ensanche del 1892, infatti, troveremo la pietra di Montjuic, utilizzata per pavimentare le strade di minor transito; per le strade con maggior traffico, invece, verrà utilizzata una tipologia di pietra più resistente come il porfido o il granito, che però non essendo materiali locali implicheranno un maggior costo.

A partire dalle riflessioni igieniste di fine '800, le soluzioni si estendono oltre la scelta e l'utilizzo di determinati materiali. Diversi teorici, infatti, denunciano l'insalubrità delle acque sotterranee di Barcellona, sostenendo che gran parte delle malattie diffuse nella città, derivino dalla mancanza di una buona struttura del sottosuolo, dove tutte le acque reflue si incontrano indistintamente.

Le riflessioni sulla pavimentazione, la ricerca del materiale più consono, infine, la sensibilità rispetto alle condizioni di igiene determinate da uno scarso sistema del sottosuolo, sono di fatto gli elementi di un discorso molto più ampio che ha l'obiettivo di migliorare il complesso sistema urbano.

A partire da inizio '900, la *Comisiòn de Ensanche*, studia lo stato delle zone interne della città, optando per l'utilizzo di un unico materiale per la pavimentazione dei marciapiedi. Obbliga, inoltre, l'uso di piastre composte da cemento portland, il quale garantisce un maggior livello di igiene e omogeneità dell'ornato pubblico (Danae Esparza, 2018, p.114). Parallelamente viene indetto un bando per la realizzazione di nuove forme di quello che oggi conosciamo come Pa-

not, il quale aveva dei limiti ben precisi:

Artículo 6. Forma y dimensiones de las losetas: La forme que habrán de tener las losetas deberá ser análoga a las que se han empleado recientemente en algunas calles del Ensanche de esta ciudad, serán perfectamente planas y de figura cuadrada, rectangular, hexagonal o cualquiera otra que estime conveniente la jefatura (Piego de condiciones. 5 de Junio 1906. AMCB, 1906).

Utilizzare le baldose idrauliche per pavimentare la città, è una scelta che si raccomanda per i suoi grandi vantaggi. A fine '800, nonostante le riflessioni conflittuali, questo tipo di baldosa di cemento portland, verrà molto utilizzata per le strade interne dell'Ensanche.

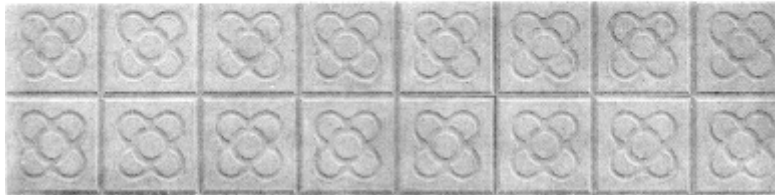
Le opere di urbanizzazione, dunque, acquisiscono un'importanza sempre più grande soprattutto nel momento in cui la città si prepara ad accogliere un gran numero di visitatori. Data l'impossibilità di poter finalizzare la riforma di tutta l'area del Ensanche in vista dell'esposizione universale, si dà precedenza alle strade di maggior traffico che conducono all'area di Montjuic e a quelle più prossime al centro storico della città.

E. P. ESCOFET Y C.^A. S. EN C. - BARCELONA

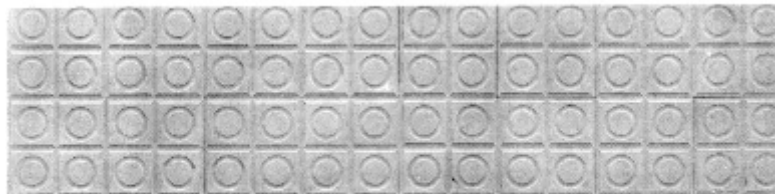
Losetas de gran resistencia propias para pavimentaciones exteriores

(Dibujos aprobados por el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona para las aceras de la ciudad)

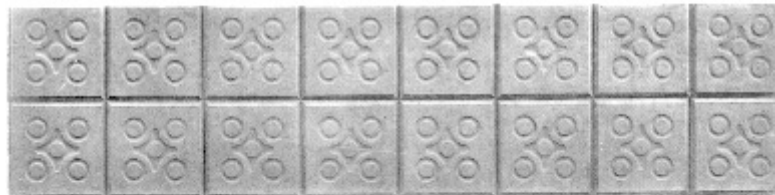
N.º 561



N.º 562



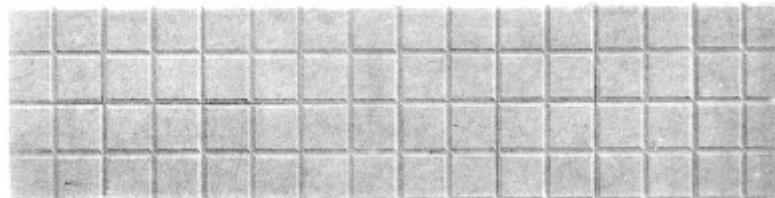
N.º 563



N.º 564



N.º 565



Losetas de 20 cm en cuadro y 4 cm de espesor

Fig. 3 - I sei disegni originali del pavimento idraulico di Barcellona: il panot. Casa produttrice ESCOFET.

La Escofet è tutt'oggi la casa che produce materiali di costruzione, incluso i panot. Di seguito tre immagini del panot ornamentale utilizzato attualmente per il rivestimento della pavimentazione di Passeig de Gracia, Eixample e centro storico di Barcellona.



Fig. 4 - a sinistra il fiore simbolo del modernismo catalano, a destra il panot disegnato da A. Gaudí. Autore: sconosciuto.

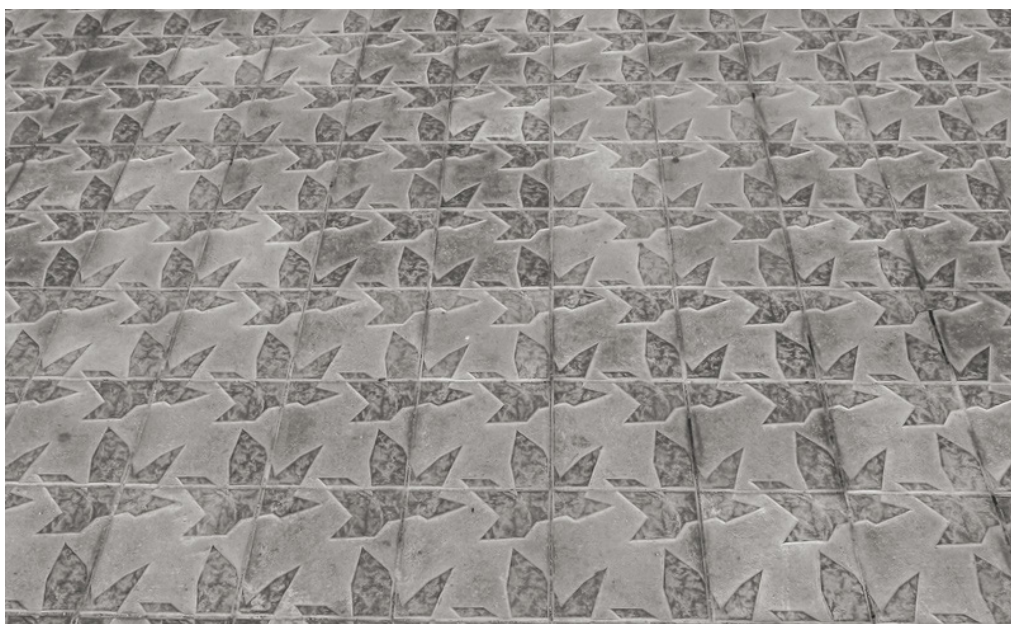


Fig. 5 - Il panot che rappresenta le foglie di platano, uno degli alberi più utilizzati a Barcellona. Autore: sconosciuto.

Con l'aumento della circolazione dei veicoli nella città, nasce la nuova necessità di dover migliorare la pavimentazione asfaltata, la cui qualità risulta già meno sufficiente. Per questo motivo la *Agrupaciòn de Pavimentos*, sperimenta l'utilizzo di numerose tecniche per migliorare la resistenza dell'asfalto.

Lo sviluppo e l'applicazione di nuovi materiali, determina la nascita di nuove esigenze urbane, quali il prolungamento della Avenida Diagonal, l'aumento di zone verdi all'interno della città, nuove riflessioni su come migliorare la circolazione mediante l'inserimento di segnali stradali.

Negli anni '30, ad esempio, si iniziano una serie di interventi di abbellimento urbano della città antica guidati dall'architetto catalano Adolf Florensa sotto la politica di creazione del <<Barrio Gotico>>, cui obiettivo era quello di valorizzare gli edifici con maggior forza simbolica e rappresentativa, e allo stesso tempo intervenire mediante interventi di "sovraccarico" architettonico. Questo progetto vede l'opposizione del GATCPAC, gruppo di artisti e architetti che presenziano la scena progressista architettonica degli anni '30, che sostiene e dà priorità alle pratiche di igienizzazione e la demolizione di alcune zone infette del centro storico, oltre al mantenimento e alla conservazione degli edifici e delle strade ad interesse storico. A partire dalla polemica sollevata dal progetto, inizia a diffondersi il termine che dà nome a questa riforma: Barrio Gotico, che tra l'altro lontano è dalla sua codificazione architettonica che si specchia in soli due degli edifici presenti nel quartiere, ossia la Catedral e la cappella di Santa Agueda. Questa politica di restaurazione aiuterà però la riqualificazione di tutto il centro storico, basandosi su criteri estetici e simbolici che convertiranno questo quartiere in uno spazio storico e di eccellenza durante molti anni. Tuttavia, è veritiero il suo valore storico/artistico, reso ancora più visibile dal momento in cui venne liberata la Via Laietana, che oltre a rappresentare un corridoio di connessione fra la zona portuaria e l'Ensanche, ha dato visibilità alla muraglia romana grazie alle operazioni dirette da Adolf Florensa.



Fig. 6 - Apertura di Via Laietana. Frederic Ballell. 1910. Archivio Fotografico di Barcellona.

In vista della celebrazione della Esposizione Internazionale di Montjuic, si redatta un piano di riforma rispetto alla pavimentazione interna della città; si succedono infatti diversi progetti di miglioramento delle strade soprattutto come conseguenza alle pessime condizioni del centro storico, caratterizzato dall'irregolarità delle zone calpestabili. Il quartiere della Ribeira, riceve un trattamento differente dal resto della città, in accordo con le restaurazioni sostenute dal *Servicio para la Conservacion y Restauracion de Monumentos*, la superficie del suolo si distinguerà grazie a alla creazione di ambienti artistici e pittoreschi.

Dunque, secondo i principi sviluppati, l'importanza non risiede solo nel conservare o valorizzare un edificio storico per mantenerne intatta la memoria, ma anche e soprattutto essa si estende fino al suo ambiente circostante. Secondo Florensa, la pavimentazione genera ambiente, e di fatto l'impatto turistico del Barrio Gotico conferma la funzionalità di questa teoria.

Dunque le opere di miglioramento si concentrano sulla pavimentazione e sulla necessità di dotare la città di spazi gradevoli e simbolici, ed allo stesso tempo si cerca di fomentare il turismo, motivo di futura crescita economica.

Oltre alle interventi effettuate nel centro storico di Barcellona, dove il piano orizzontale ricopre un ruolo di importanza scenografica con un richiamo storico e simbolico, emerge il desiderio di voler dotare la pavimentazione di una più grande impronta creativa. I fautori della direzione artistica saranno Adolf Florensa, Jorge Ros e Juan Jose Tharrats, architetti influenzati dallo stile rinascimentista italiano, che si occuperanno poi delle interventi di Plaza Sant Jaume e di Plaza

Catalaunya.

Florensa, dunque, elabora il progetto di riqualifica di Plaza Sant Jaume, ubicata nel quartiere stesso, risolvendo diverse problematiche. Egli infatti, ispirato alle piazze rinascimentali italiane, disegna un suolo che allo stesso tempo monumentalizzi lo spazio urbano e risolva le irregolarità date dalla morfologia della piazza.

Come Plaza Sant Jaume anche Plaza Catalunya è stata protagonista di una grande riforma. La sua apertura porta il peso dell'importanza della sua posizione "geografica", che connette la nuova città del Plan Cerdà con la sua parte più antica. Il progetto di riqualifica vede la partecipazioni di Puig i Cadafalch come quella di Adolf Florensa. Quest'ultimo propone un'ulteriore modifica per rendere la pavimentazione della piazza più moderna e con maggior enfasi artistica. I suoi disegni mostrano una gran similitudine con i precedenti progetti di Puig i Dalafach, in cui recupera gli elementi decorativi che caratterizzeranno lo spazio. Florensa utilizza il disegno del suolo per dotare lo spazio di nobiltà e monumentalità, e non manca di attenzione nella scelta dei materiali da utilizzare definiti nobili e moderni.

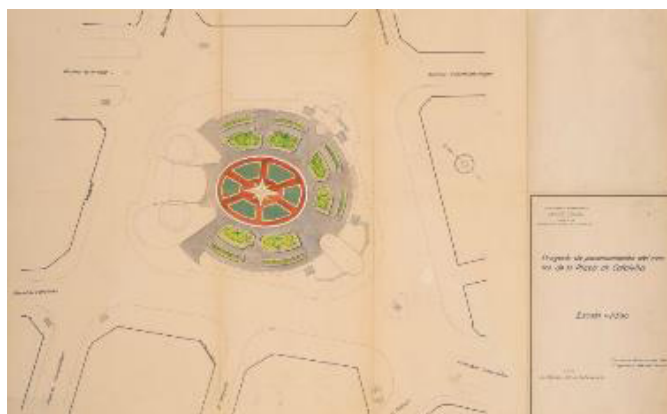


Fig. 7 - 1Proyecto de pavimentación del centro de la plaza de Cataluña. (AMCB).

La volontà di abbellire e monumentalizzare la città, nasce negli anni del dopoguerra dall'intenzione di voler liberare Barcellona dal suo periodo grigio, simbolicamente inteso come periodo sociale e come componente visiva del paesaggio urbano, protesi verso l'ambizione della costruzione della <<Gran Barcelona>>. Ci troviamo negli anni '70, epoca in cui aumentano gli incentivi nei confronti del turismo, visto come possibilità di crescita economica della città.

La pavimentazione, dunque, ricopre un ruolo fondamentale nel vasto scenario urbano; le grandi

piazze principali di Barcellona, infatti, mettono a punto la delicatezza del disegno del suolo che oltre a dotare lo spazio di una comoda omogeneità, accentua i tratti artistici e compositivi del rivestimento più superficiale del paesaggio urbano.

Modello Barcellona

Definizione della qualità urbana, sociale ed economica. Monumentalizzazione delle periferie.

Considerare il Modello Barcelona nella sola configurazione architettonica, significherebbe minimizzarne i risultati raccolti durante gli ultimi 30 anni. Esso prevede piani di sviluppo sociale, promozione del lavoro, sviluppo dell'economia locale, fomento del settore industriale, prevenzione della povertà infantile e della disoccupazione giovanile, l'accrescimento dei trasporti e della connessione delle aree periferiche, dunque, un vasto elenco di presupposti che ha come obiettivo comune il miglioramento del benessere comune.

Horacio Capel sostiene che una grande caratteristica di Barcelona si configura nella sua poderosa identità, promozionata dagli abitanti stessi e riconosciuta come fonte o motivo della sua forte coesione sociale. Può sembrare strana questa teoria se solo indietreggiamo di 30 anni, fino agli anni '80, quando realmente iniziarono a crearsi fratture e deficit sociali, incluso urbani, periodo in cui l'Ayuntamiento democratico propone dei programmi municipali di attuazione destinati ad alleviare la crisi economica, soprattutto nelle zone più povere della città, e a promuovere la formazione, il lavoro e l'economia sociale.

Gli anni '80 di Barcellona sono caratterizzati da una forte depressione sociale causata da importanti problemi sociali e urbani, figli della crisi economica che incrementò la disoccupazione del 20% di tutta la popolazione attiva. I primi anni di questa decada vedono coinvolto l'Ayuntamiento democratico nell'investimento dello sviluppo di infrastrutture e di politiche sociali soprattutto nelle zone più povere della città. Migliorare il benessere comune includendo nella riqualificazione le zone periferiche di Barcellona, è infatti uno degli obiettivi proposti dal Modello Barcellona che promette di dignificare la periferia, non solo attraverso interventi urbanistici ma anche e soprattutto seguendo piani che implementassero le attività sociali e culturali.

Áreas olímpicas de Barcelona

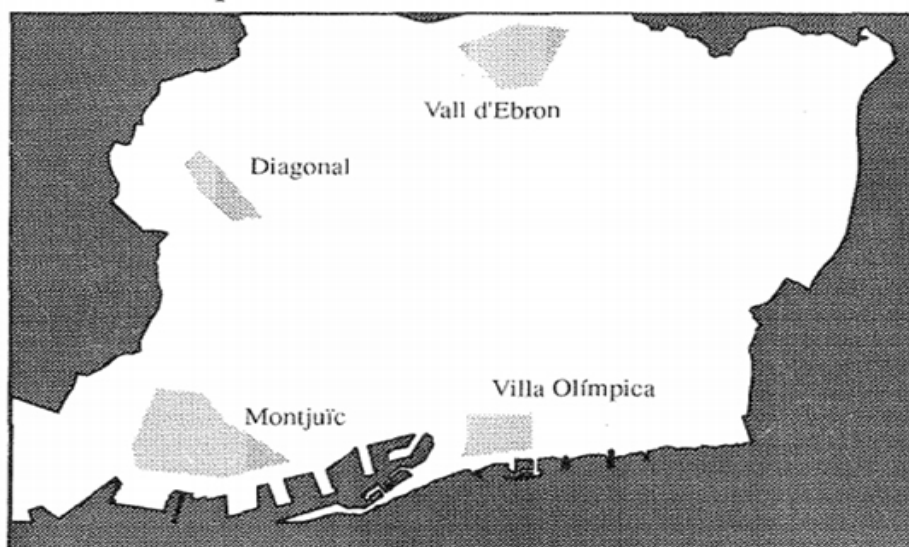


Fig. 8 – Aree olimpiche di Barcellona. Barcelona JJ.OO. ; Barcelona. Modelo de transformacion urbana (p.58).

“Al principio de los ochenta, también relacionado con la depresión social y económica de la ciudad, había una fuerte sensación de crecimiento de la criminalidad en la ciudad” (Capel, Horacio, De nuevo el Modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo Barcelones).

Uno degli obiettivi delle politiche adottate negli anni ottanta, oltre i motivi già sopra citati, riguarda la prevenzione della criminalità, o meglio, la sensazione percepita dagli abitanti di Barcellona città incluso tutta la sua estensione periferica, riguardo l'accrescimento di essa. Migliorare infrastrutture, offrire servizi, riqualificare strade, piazze e facciate, investire in attività sociali, lavoro e cultura, sono scelte politiche che, se messe in atto a favore del cittadino, ne migliorano la qualità della vita, generando fiducia, appropriazione e di conseguenza, diminuzione della criminalità.

L'estetica e il miglioramento visivo della città, sono fattori che presi singolarmente non contribuiscono al miglioramento del benessere comune, ne determinano certamente un aspetto im-

portante ma si caricano di maggior forza se accompagnati parallelamente da una partecipazione attiva della cittadinanza. Gli anni '80 infatti rappresentano un momento di transizione durante il quale si instaurano le basi per una città democratica la quale contempla l'importanza del potere decisionale dei suoi cittadini come strumento fondamentale per limitare fenomeni di emarginazione, esclusione e criminalità, problemi che possono essere combattuti più efficacemente con politiche di prossimità sociale e solidarietà immediata.

I JJ.OO. (Juegos Olímpicos), risultano essere un'operazione strategica utile al compimento di progetti urbani da tempo concepiti dall'Ayuntamiento di Barcelona.

I Giochi Olimpici infatti, hanno permesso l'organizzazione di investimenti mirati al miglioramento territoriale della città e, allo stesso tempo, sono stati un elemento chiave per lo sviluppo globale e l'esportazione dell'immagine di Barcellona all'estero.

La dicitura "Poner Barcelona en el mapa", simboleggia la volontà di fomentare i servizi avanzati e l'internazionalizzazione competitiva. Promuovendo le sinergie di tutti questi settori, nasce una nuova e fondamentale coscienza:

"La calidad de la ciudad es fundamental para la imagen de calidad de las actividades que se desarrollan (patriotismo de ciudad) son los resultados obtenidos además de los económicos, de vertebración y calidad urbana y las mejoras de los sistemas de accesibilidad, que son más evidentes y están descritas en todos los estudios sobre los Juegos" (A. Remesar, Barcelona: un modelo de Arte Público y Diseño Urbano).

Barcelona, oggi, rappresenta un modello contemporaneo di "fare città". Dall'inizio degli anni '80 si è trasformata prima in un fuoco di attenzione, poi in un referente internazionale dei processi di progettazione dello spazio pubblico (A. Remesar. Barcelona: un modelo de Arte Público y Diseño Urbano, p.6). Quest'ultimo cuce le spaccature che affettano il contesto urbano e permette la relazione fra lo sviluppo economico, sociale e simbolico della città.

“La estética de los proyectos urbanos, el cuidado por el diseño del mobiliario y de la imagen de la ciudad, la atención que se preste a todas las expresiones artísticas o culturales, no es una cuestión únicamente de marketing (también lo es), menos aún de sumisión a la moda o al capricho de los profesionales. La estética urbana cumple una triple función. Primero, de integración ciudadana, tanto a nivel global como de barrio. Los monumentos y las esculturas (por lo que representan y por el prestigio de sus autores), la belleza plástica y la originalidad del diseño de infraestructuras y equipamientos (como algunos puentes, estaciones rehabilitadas, palacio de deportes, etc.) o el cuidado perfil de plazas y jardines proporcionan dignidad a la ciudadanía, hacen la ciudad más visible y refuerzan la identidad, incluso el patriotismo cívico de sus gentes. La estética urbana construye referencias culturales indispensables a los ciudadanos para apropiarse de la ciudad.

En segundo lugar, la estética es la prueba de calidad de las Administraciones públicas. No se trata únicamente de hacer obras o de prestar servicios de cualquier manera sino de la mejor manera posible.

La preocupación estética, precisamente porque no es obligación convencional, define un comportamiento de la Administración en favor del trabajo bien hecho. Y contribuye a hacer una ciudad más igualitaria y más socializada. Esta calidad, asumida como obligación por la Administración, genera deberes y comportamientos cívicos en la población.

El diseño y la escenografía de la urbe, lo que no parece útil, puede ser lo más útil. Porque proporciona sentido y visibilidad al todo.

Y en tercer lugar, la estética urbana acentúa los elementos diferenciales y el atractivo de la ciudad. Es un elemento fantástico de City marketing. El ambiente urbano, la oferta cultural y la plástica o imagen de la ciudad son actualmente factores indispensables para atraer visitantes, turistas, congresistas e inversores, Es además de una buena obra, una buena inversión” (Borja, 1995).

L'estetizzazione della città, definita nel disegno urbano, genera una duplice immagine della città: interna, esterna. Nel primo caso si definisce come fattore di co-produzione del senso comune di appartenenza a un luogo. Nel secondo si tratta dell'essenza dell'immagine globale che la città stessa proietta.

La città di Barcellona sviluppò, dunque, un processo di attuazioni di carattere pubblico che proponevano l'incremento di piazze, parchi di quartiere, Centri Civici², etc., con l'obiettivo di fomentare il tessuto sociale dei differenti distretti. Fra il 1979 e il 1982, i quartieri sui quali si concentrano con maggiore enfasi le nuove politiche sociali e urbane, sono proprio quelli che maggiormente soffrono la mancanza di servizi e infrastrutture.

2. I Centri Civici sono delle strutture a servizio della cittadinanza all'interno dei quali si svolgono attività socioculturali. Sono di carattere pubblico e sono disposti in ogni quartiere in maggior o minor numero. Nascono in Spagna negli anni '80 per la necessità di decentralizzare i servizi socioculturali rispondendo alla crescita della domanda cittadina e per dotare i distretti di maggiori strutture che fomentino il tessuto associativo e partecipativo della popolazione locale.

Monumentalizzare le periferie

In questi anni si realizzano una serie di azioni concrete all'interno di un quadro generale definito dall'architetto Oriol Bohigas, all'ora responsabile municipale dell'urbanismo, il cui obiettivo generale prevedeva "risanare il centro" e "monumentalizzare le periferie".

Nel primo caso l'intenzione rifletteva la necessità di dover curare la parte antica della città per evitare che gli edifici e le zone di maggior ricchezza storica e monumentale, soffrissero maggiormente la condizione di degrado in cui vertevano.

Nel secondo caso si tratta di voler dotare le periferie di referenti urbanistici quali aree di ozio, di condivisione, infrastrutture e tutti gli elementi di cui il disegno urbano di qualità si nutre. Monumentalizzare significa diminuire la distanza che creiamo immaginando il centro e poi la periferia che, solitamente assume un'iconografia negativa.

"La periferia —que a veces es soporte de una mejor calidad residencial— no tiene ninguna definición urbana. Hacer ciudad quiere decir, por tanto, higienizar los barrios viejos y «monumentalizar» la ciudad nueva. Volverla a construir en los estrictos límites de lo que existe, de modo que lo que existe asuma a un tiempo confortabilidad y representación." (Oriol Bohigas, "Los barrios viejos" y "La periferia". En Reconstrucción de Barcelona., 1986, p.25-54)

Igienizzare il centro e monumentalizzare la periferia, sostiene Bohigas, non è altro che un'approssimazione didattica che egli stesso ha utilizzato per definire i criteri generali della riqualificazione e della ricostruzione. Sono molti i quartieri periferici che hanno modificato il proprio aspetto urbano a partire dagli anni '70:

"En el Poble Sec, en Sant Andreu, en Gràcia, en Horta, en el Camp de l'Arpa, en el Carmel, en el Guinardó, en Sants o en el Poblenou hay sectores que tienen una estructura consolidada, pero que no pertenecen a los respectivos centros históricos, es decir, que presentan una suburbanidad muy específica que se produce, de manera especial,

en los márgenes de antiguas poblaciones agregadas y en puntos concretos del área metropolitana, casi siempre como una extensión de centros no muy activados” (Oriol Bohigas, “Los barrios viejos” y “La periferia”. En Reconstrucción de Barcelona., 1986, p.25-54).

I quartieri periferici in quegli anni non soffrivano un deficit dal punto di vista residenziale, come ad esempio durante gli anni delle baracche, ma più che altre l'assenza di un sistema integrale urbano e sociale che rendesse le periferie degne e dotate di valori simbolici per la cittadinanza. In gran parte dei casi il fenomeno più diffuso nelle zone di case popolari, è l'emarginazione dalla centralità urbana e di conseguenza la distanza fisica, data dalla mancanza di servizi, si altera fino a creare barriere sociali e culturali (Oriol Bohigas, “Los barrios viejos” y “La periferia”. En Reconstrucción de Barcelona., 1986, p.25-54).

I problemi che si riscontrano durante il processo di riqualificazione, riguardano precisamente i nuovi edifici costruiti a posteriori ai piani e alle nuove normative urbanistiche. Il compromesso è quello di voler mantenere il carattere estetico degli edifici dei quartieri senza alterarne altezza e dimensioni, modernizzando però le case e le strade. Questa operazione genera dinamiche socio-economiche che rischiano di dar vita al fenomeno della gentrificazione:

“En esta operación intervienen las dificultades que provienen del hecho de que la mayoría de casas se encuentran en régimen de alquiler —a precios muy bajos, bloqueados por la Ley de Arrendamientos Urbanos— y, por tanto, existe en ellas un conflicto de responsabilidades e inversiones entre propietarios e inquilinos. La mejor solución para resolver este problema sería una reforma de la Ley que permitiese inversiones mínimamente rentables —cosa que, de momento, parece muy lejana— o promover un cambio radical en la propiedad y tenencia de la vivienda.”(Oriol Bohigas, “Los barrios viejos” y “La periferia”. En Reconstrucción de Barcelona., 1986, p.25-54).

Oltre alla problematica inerente alla modernizzazione delle case, urge riqualificare spazi e servizi pubblici. Il primo strato da migliorare è quello della pavimentazione urbana, poi la rete dei

servizi, le luci urbane, gli spazi aperti, i cortili interni degli edifici, i lotti di terra vuoti, il tutto con il fine comune di rafforzare l'identità del quartiere igienizzando e migliorandone gli spazi di condivisione sociale.

Dalla periferia, grazie alle politiche adottate ma anche e soprattutto alla tante rivendicazioni cittadine, si costruiscono modelli di riqualificazione che rompono le distanze fra il centro e il suburbio, restituendo pari diritti ai cittadini di ogni quartiere della città.



Nou Barris

Storie di lotte e rivendicazioni

I primi trenta anni del XX secolo si caratterizzano per la forte crescita demografica che assiste all'annessione amministrativa di nuove aree municipali che, nel 1930, porteranno Barcellona al primo milione di abitanti.

La consolidazione dei municipi di “prima linea” come Hospitalet, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, aderisce ad un nuovo sviluppo urbano che nota i deficit dell'Ensanche del Plan Cerdà il quale non proponeva una connessione con il nuovo tessuto urbano che abbracciava il nucleo periferico di Barcellona e i suoi nuovi suburbi (Carlos Marmolejo, *Barcelona: Breve reseña histórica 1857-2000*, p.22).

Questa preoccupazione determinò la chiamata a un “Concurso Internacional sobre anteproyectos de enlace de la zona de Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarrià y de Horta”, al quale sopravvennero solo cinque proposte la cui vincitrice fu quella dell'architetto francese Leòn Jaussely nel 1905.³

3. Jaussely criticava il progetto di Cerdà perchè esso proponeva una produzione di spazi urbani monotoni e rigidi, con scarsa capacità di addattamento alla topografia del territorio. La bozza del progetto proposto dall'architetto francese, fu approvato nel 1907 e, nonostante non sia stato integralmente realizzato, fu l'argomento sopra il quale si sviluppò la storia urbanistica di Barcellona dei primi anni nel '900.



Fig. 9 - Jaussely's Plan in 1907.

In realtà, il piano che prevedeva la connessione delle aree metropolitane coincideva in parte con le teorie di Cerdà e confermava la centralità geografica che avrebbe tenuto Plaza de las Glorias Catalanas, ma allo stesso tempo si distingueva da esso pianificando la interconnessione dei nuclei consolidati all'infuori dell'Ensanche mediante una rete di strade differenziate gerarchicamente ((Carlos Marmolejo, Barcelona: Breve reseña histórica 1857-2000, p.23).

L'importanza economica che andavano assumendo le diverse aree periferiche, determina un grande cambio urbanistico di tutti i suburbi che si riflette nella necessità di dover urbanizzare o riqualificare queste zone.



Fig. 10 - Plan General de Urbanización de Barcelona (PGU). Leon Jaussely, 1917.

L'area di studio di questa tesi, Nou Barris, fa parte di tutta quella periferia metropolitana che ha vissuto grandi sviluppi a partire dalla sua urbanizzazione che ha poi determinato un'enorme crescita della popolazione, soprattutto di carattere operaio.

Uno dei grandi problemi che ha generato il crescente sviluppo urbano è il fenomeno di congestionamento della città. Il territorio ha vissuto un'occupazione che è esplosa in maniera dispersa senza però la dotazione di servizi e infrastrutture.

Il XX secolo assiste in più di un momento, a delle ordinanze urbanistiche vincolate al miglioramento delle aree congestionate:

- 1953 Plan Comarcal: questo piano stabilisce una proposta di strade di differente ordine e categoria; in questo periodo si iniziano a determinare i "cinturoni di ronda", ossia strade che circondano la città delimitando un certo tipo di traffico alle zone esterne dell'area centrale urbana. I principi fondamentali del Plan Comarcal, sviluppano un modello di città gerarchizzata e propongono una crescita urbana di forma "nucleare" basata sui principi organicistici. Il piano propone inoltre una politica di decentralizzazione ed esalta l'importanza della protezione del paesaggio e del patrimonio.
- 1976 Plan General Metropolitano: è un piano urbanistico previsto dalla "Ley del Suelo del 1976", che proponeva ordinare il tracciato viario che fino a quel momento aveva colpito molte delle aree agricole; riabilitare le zone congestionate della città e della periferia; regolare l'occupazione del suolo urbano fomentando la progettazione di nuove aree verdi (parchi e giardini); dotare la città e la periferia di servizi e infrastrutture.

Il Plan Comarcal tanto quanto il PGM-76, hanno determinato la storia urbanistica di Barcellona della seconda metà del XX secolo. I frutti di entrambi i piani hanno mantenuto un vivo fervore fino a fine degli anni '80, periodo in cui si andavano affermando nuove divisioni territoriali come ad esempio in tutta l'area nord-ovest di Barcellona.

L'origine del distretto di Nou Barris

Negli anni del dopoguerra, la coscienza del diritto alla qualità di vita, predomina le scene sociali di molti quartieri, fra cui Nou Barris, un distretto che ha attraversato un lungo periodo di associazionismo politicamente molto attivo, soprattutto durante gli anni del franquismo, in risposta al disordine e allo squilibrato sviluppo urbanistico degli anni sessanta e settanta.

Nou Barris fino a prima degli anni '80, era territorio riconosciuto sotto il nome del limitrofo quartiere di Sant Andreu, distretto che si estende su tutta l'area nord-est della pianura di Barcellona, dalle mura antiche fino al fiume Besòs. A partire dal 1854, le mura della città antica iniziarono a cadere generando un'estensione della città sia in termini urbanistici che amministrativi; alcuni anni dopo (1878), infatti, Barcellona contava 10 distretti e 53 quartieri.

Nel 1949, la città contava due distretti in più e Sant Andreu era il distretto IX, da cui probabilmente prenderà poi il nome Nou Barris⁴, e che fino al 1984 non subirà grandi cambiamenti territoriali.

In quest'anno, infatti, viene approvata una nuova divisione territoriale della città che istituì i dieci distretti con i seguenti nomi: Ciutat Vella, Eixample, Sants-Montjuïc, Les Corts, Sarrià - Sant Gervasi, Gràcia, Horta -Guinardó, Nou Barris, Sant Andreu e Sant Martí.

In tutto il suo percorso storico, Nou Barris ha vissuto grandi e frequenti cambiamenti urbanistici: le forti immigrazioni che hanno spinto verso necessità abitative spesso risolte con fatiscenti ed auto-costruite abitazioni; l'evoluzione industriale che ha trasformato la zona da area agricola a prevalentemente industrializzata, motivo per cui la codificazione urbana del territorio ha variato numerose volte le sue forme.

“El ritmo pausado de la vida rural empezó a cambiar a mediados del siglo XIX como consecuencia de la Revolución industrial, que afectó a Barcelona y los pueblos de los alrededores. El aumento de la población, la revolución de los transportes o las nuevas exigencias de la industrialización incidieron tímidamente en Nou Barris y pusieron en marcha una transformación del paisaje lenta, pero ya imparable.”

4. Nou Barris tradotto significa sia Nove quartieri che Nuovi quartieri. Le fonti storiche sostengono entrambe le ipotesi.

El aumento de la población en el municipio de Sant Andreu y la consolidación de las ideas higienistas hicieron que en 1839 se trasladara el antiguo cementerio parroquial al actual barrio de Porta. Esta actuación facilitó que, cerca del cementerio, empezaran a ubicarse pequeñas industrias harineras y de carpintería, así como a construirse algunas casas.”(García Soler, C. Centro de Estudios y Documentación de Nou Barris. Nou Barris Barcelona: Imprenta Municipal, 1998. (Archivo Municipal. Itinerarios).

Le prime elezioni municipali del 1979, determinarono un cambio sociale molto forte nel contesto interno di Nou Barris. Il nuovo urbanismo sviluppato dal governo democratico degli anni ottanta, pianificò un urbanismo di sutura, ossia capace di connettere le aree che fino a quel momento avevano vissuto in uno stato di separazione, ma soprattutto capace di rigenerare e ridare dignità agli spazi emarginati a causa della speculazione franchista.

Barris

“Este urbanismo, que no se entiende sin la participación ciudadana y que también ha mostrado auténticos puntos débiles, como hacer viables los planes especiales de reforma interior (PERI), ha dado muy buenas muestras de su saber hacer en Nou Barris. Son ejemplos las plazas de Sóller, de Àngel Pestaña o de Lluçmajor, la Vía Júlia y la avenida de Rio de Janeiro, espacios donde también se ha actuado desde el punto de vista de la monumentalización de la periferia, creando una auténtica galería de arte en la calle de muy buena escultura internacional.” García Soler, C. Centro de Estudios y Documentación de Nou Barris. Nou Barris Barcelona: Imprenta Municipal, 1998. (Archivo Municipal. Itinerarios)

Nou Barris è un quartiere che si configura in un'immagine distinta da quella del resto della città, senza dubbio si estende in maniera molto più vasta di tanti altri quartieri motivo per cui risulta interessante analizzarne alcuni aspetti.

Passeggiare per le strade di questo quartiere risalta le differenti scelte del disegno urbano rispetto al centro di Barcellona.

Nou Barris è un quartiere ricco di storie di lotta sociale che si è autodefinito nel corso del tempo soprattutto a partire dagli anni '70 quando i residenti del quartiere hanno iniziato a scrivere la propria storia con l'obiettivo di rivendicare i loro diritti sociali ed economici.

Prima della grande opera di urbanizzazione, Nou Barris era un terreno caratterizzato da una natura rurale; quest'area infatti, era attraversata da fiumi e corsi d'acqua che poi con il tempo sono lentamente scomparsi. In riferimento alla sua natura morfologica e storicamente naturale, molte delle strade che attraversano questo quartiere sono state denominate "Torrent", che in catalano significa corso d'acqua, caratteristica che spesso vedremo in tutta Barcellona.

Tutta l'area di Nou Barris, incluso i suoi territori adiacenti, si caratterizzavano un tempo per la loro natura agricola; la maggior parte delle attività economiche che si svilupparono in questo territorio sono scomparse nel tempo ma hanno dato una identità ad intere aree o quartieri come ad esempio Can Garriga, Ca la Peira, Torre Barò, etc.

Nou

Nel XX secolo assistiamo ad un grande cambiamento che affetta non solo quest'area ma tutta Barcellona. Il quartiere in questione vive la graduale scomparsa delle sue vaste aree agricole in cambio di sviluppi industriali e nuove infrastrutture urbane come ad esempio la rete ferroviaria che collegava Barcellona con Saragozza, che nel 1885 ne determina il primo grande impulso verso l'urbanizzazione.

Una delle prime interventi urbane di maggior importanza locale fu la riforma del Paseo de Santa Eulalia, attualmente conosciuto col nome Fabra i Puig.

Data la forte spinta protesa all'urbanizzazione, cauta ma inarrestabile, a fine XIX secolo venne approvata dal Consiglio Comunale di Sant Andreu, la costruzione di una sorta di Eixample che desse spazio a un gran numero di residenze soprattutto nei quartieri che ora conosciamo come Vilapicina e Porta.

Un salto temporale verso il nuovo secolo, il '900, ci informa della volontà di voler urbanizzare Nou Barris secondo i principi nord americani della città giardino, la quale dovrebbe garantirne una migliore qualità urbana. Attenendoci inoltre alle teorie igieniste, all'epoca in fase di affermazione, al principio del '900 Barcellona promuove iniziative urbane a favore del miglioramento della qualità e della salubrità urbana: il Viale del Tibidabo, il Parc Guell, ne sono esempio.

Fino al 1936, Nou Barris è uno dei quartieri periferici di Barcellona con un grande dinamismo sociale caratterizzato da flussi migratori (Garcia i Soler, Carmen 1997) data la transizione da area agricola a quartiere con carattere operaio che proprio in quegli anni vive la forte presenza di flussi immigratori. A partire da questo dato, ne consegue la nascita di molte baraccopoli che, con la costruzione delle “casas baratas”, assecondano l’esigenza della crescita della popolazione che in quegli anni avveniva a Nou Barris. Questo territorio, fra gli anni ’50 e ’60, ha sofferto trasformazioni molto importanti avvenute in poco tempo; la grande esigenza abitativa ha determinato la nascita di sempre più case e allo stesso tempo i problemi sociali si specchiavano nella bassa scolarizzazione degli operai che vivevano il quartiere. Dunque i problemi oltre ad avere un carattere abitativo si ampliavano alla sfera sociale soprattutto se consideriamo l’autosviluppo di questo quartiere che ne determina la mancanza dei servizi minimi che ne enfatizza la debole connessione fra il quartiere e la città di Barcellona.

Barris



Fig. 11 - foto dei blocchi di abitazioni costruite in spazi vuoti del quartiere tratta dall'articolo - Breve historia de Nou Barris VI: el “desarrollismo”.

I modelli di sviluppo dei 13 quartieri che formano Nou Barris, cresce secondo una divisione spaziale che produce aree funzionali inclini alla produzione industriale, con al loro intorno quelle che si caratterizzavano come zone residenziali generando così, città dormitorio.

Non si può inoltre affermare che la crescita generata dalle locali attività industriali, abbia contribuito a fomentare l'impulso economico del quartiere proiettandolo al di fuori dei suoi confini territoriali. L'attività economica locale, di fatto, si configura in un piccolo commercio orientato alle necessità degli abitanti del quartiere stesso.

La crescita demografica, della popolazione, delle nuove costruzioni e dell'attività industriali, ha dunque seguito uno sviluppo disordinato e senza regole e il paesaggio urbano si è visto affettato da questa disomogeneità. Il primo intento di ordinata pianificazione territoriale avviene grazie al "Plan Comarcal" del 1953.

Il Plan Comarcal, come già anticipato precedentemente, stabilisce una proposta di viabilità di differenti ordini e categorie, denominate da Florensa "cinturones de ronda". Queste strade aprono alla possibilità di circondare la città mediante un'arteria di connessione fra il centro urbano e il suo tracciato esterno. Questo metodo viene utilizzato per delimitare la crescita espansiva e dispersiva dei limiti urbani.

Il modelo urbanístico presentato dal Plan Comarcal propone gerarchizzare la città per favorire lo sviluppo di nuclei indipendenti, basato però sulle teorie organicistiche.

Le operazioni del plan comarcal si focalizzavano su aspetti di scala maggiore rispetto a quella territoriale, Nou Barris, infatti, rientra nella sfera delle aree marginalizzate da queste interventi. L'attenzione è spesso stata focalizzata sui quartieri del centro della città e che mantengono un'importanza storica e, molti territori periferici, fino agli anni '90 hanno mantenuto uno stato di isolamento con una forte mancanza di spazi liberi di qualità.

Quando Nou Barris si incorpora realmente nella trama urbana di Barcellona, la sua storia e il suo patrimonio vivono un processo di dignificazione (Gil Arnold & Pujol, 1991). Lo spazio pubblico del quartiere non si identificava in forme tradizionali e caratteristiche come nel resto della città di Barcellona, parliamo di piazze con identità, "paseo" e "ramblas", che si codificano nel disegno urbano rivendicato spesso nelle lotte vicinali.

Nou

Spazi identitari nei luoghi urbani, definiscono la identificazione dei sentimenti degli abitanti di un determinato quartiere. In questo caso, nonostante la frammentazione spaziale la segregazione sociale del quartiere, la sua fiamma di associazionismo locale ha sempre caratterizzato le vicende di cui il quartiere è stato protagonista. Sebbene la sua illeggibilità urbana fosse un dato influente, non ha mai rappresentato un limite per le celebrazioni culturali e le attività urbane, fomentate grazie alla rete di associazioni locali quali la Asociación de Propietarios y Contribuyentes de les Roquetes o l'Ateneu Familiar Artístico y Cultural. Di fatto, la forza politica presente sul territorio ha permesso una relazione con il governo municipale, mantenendo una posizione di difesa dei diritti e dei desideri dei cittadini che ha portato alla negoziazioni di alcuni punti come ad esempio un miglior disegno dello spazio pubblico, la riabilitazione di alcuni edifici e la costruzione di nuove infrastrutture. Come Borja (2009) sostiene, è una delle zone della città che ha saputo affrontare le proprie problematiche con “creatività ed efficacia”.

Barris

Le prime rivendicazioni riguardavano i Piani di ordinamento territoriale, il diritto alle necessità basiche come far arrivare l'acqua fino alle baraccopoli, l'installazione di semafori, trasporti, scuole. Le numerose lotte non furono vane, anzi in molti casi portarono a buoni risultati al punto che alcune delle forze politiche implicate si compromisero con enti di maggiore influenza municipale.

Attualmente Nou Barris è un territorio socialmente consolidato grazie agli impulsi convergenti di Ayuntamiento, la organizzazione ProNou Barris e le organizzazioni vicinali. Il suo tessuto conta con << 13 quartieri dotati di servizi per bambini, giovani, adulti e anziani, offre 10 centri civici e culturali, 5 biblioteche, 7 mercati municipali, 4 centri di attenzione primaria, 17 installazioni sportive, 7 centri per la salute, 11 scuole per bambini, 26 primarie, 13 secondarie (...) >> (Francesc González Ledesma, La Vanguardia).

Gli obiettivi raggiunti in termini di sviluppo sociale ed urbano nel quartiere di Nou Barris, sono dunque il frutto evidente di un movimento locale di cittadini attivi. Si tratta quasi sempre di una negoziazione fra enti e attori. Durante i primi venti anni di dittatura, lo spazio pubblico non veniva considerato come scenario di condivisione sociale e culturale, la vita delle persone si limitava agli spazi privati delle proprie case perché il controllo e la repressione negavano la possibilità di costruire spazi di socialità all'aria aperta.

Negli anni '60 il centro urbano di Barcellona viveva una realtà parallela rispetto a quella dei quar-

tieri periferici, sia in termini di accessibilità che di qualità degli spazi. Tuttavia, la città risultava urbanisticamente frammentata e allo stesso tempo mal connessa con i suoi dintorni, motivo per cui nacquero una serie di movimenti attivi nella rivendicazione di zone verdi, parchi, infrastrutture, etc. Secondo Borja, infatti, a partire dal 1986 i movimenti vicinali dei quartieri marginali, acquisiscono un carattere sempre più politico a partire dalla collaborazione, spesso clandestina, fra cittadini, tecnici e professionisti.

L'aspetto interessante delle mobilitazioni dei cittadini riguarda proprio il desiderio di poter vivere spazi pubblici di qualità e la connessione con il resto della città antica. I problemi riguardanti i piani urbanistici erano stati generati soprattutto dalle esigenze abitative che ai tempi dei grandi flussi migratori e dello sviluppo industriale, avevano generato una grande frammentazione urbana data la costruzione dei poligoni abitativi, frutto di grandi speculazioni edilizie.

Nou

“Es a dir, enfront de les grans intervencions especulatives, la reivindicació popular anava jamés enllà de la pura demanda puntual i podia prendre unes dimensions que incidien de manera signifi cativa en l’estructuració d’un barri” (Domingo i Clota & Bonet i Casas 1998, p.64).

A inizio anni ‘70 si registra la maggior quantità di associazioni finalmente legali della storia e, nel 1972, si approva la Federazione di Associazioni di Vicini di Barcellona, indicando l’unione delle forze dal basso e allo stesso tempo la decadenza del regime. I movimenti vicinali, a partire da questo momento, assumono una forza politica determinante per la transizione sociale e con una forte influenza decisionale per quanto riguarda le rivendicazioni urbane. Questi nuovi flussi di conquista, supportarono campagne come “volem els ajuntaments i les escoles catalanes y democràtics” del 1975 o “Salvem Barcelona per la Democràcia” del 1976 (Domingo i Clota & Bonet i Casas 1998, p.64).

Il trionfo delle numerose manifestazioni vicinali generò un interesse da parte delle istituzioni nell'assumere nei propri programmi politici i valori e le rivendicazioni dei vari quartieri; siamo di fronte ad una mutua comunicazione che si propone di migliorare la vita degli abitanti della città mediante processi di democrazia e di partecipazione cittadina (Borja, 2010).

La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. (J.Borja, Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual, p.205, 2012.).

Barris

Borja sostiene in gran parte dei suoi scritti, l'importanza dello spazio pubblico di qualità come elemento fondamentale dello sviluppo sociale e inter-relazionale dei singoli individui che vivono l'area urbana, e focalizza il suo studio sugli aspetti di degrado e abbandono come cause di esclusione sociale. In questo caso il ruolo della partecipazione cittadina, che a partire dagli anni '80 viene contemplato nei processi di sviluppo e miglioramento urbano, diventa fondamentale per interpretare e risolvere i problemi dei singoli quartieri a seconda delle peculiarità morfologiche e sociali di ognuno.

Le politiche urbane degli anni '80, infatti, furono fortemente influenzate dalle proposte dei movimenti cittadini e riguardavano modifiche urbanistiche, la decentralizzazione dei servizi, la sicurezza urbana e la qualità dello spazio pubblico.

Le forti pressioni dei movimenti influiscono da una parte nei successivi governi municipali toccando anche il Plan General Metropolitano, e dall'altra incidono direttamente sulle dinamiche di costruzione della città. Il PGM del 1976, aveva l'obiettivo di ricostruire la città affrontando i problemi urbani a partire dal suo nucleo storico fino ad estendersi a tutta l'area metropolitana di Barcellona. Il Plan, pretende regolare metodologicamente le densità e le edificazioni, così come l'utilizzo del suolo, delle infrastrutture e dei servizi. Le soluzioni alle conflittualità delle singole aree urbane, parte dall'analisi delle zone con maggior necessità di riqualificazione e dal control-

lo selettivo del potenziale urbano di ognuna di esse (Amador Ferrer, El Pla General Metropolità de Barcelona, 1977).

Il PGM rappresentò terreno fertile per l'associazionismo al quale fu permesso di attuare in maniera sistematica tenendo in conto gli anni dei diversi mandati politici i quali hanno prestato maggiore o minore apertura alla tematica.

Negli anni '70, durante tutta la decada, assistiamo ai primi sviluppi del processo conosciuto come Modelo Barcelona, il quale servì da impulso per iniziare a concretizzare praticamente le rivendicazioni locali degli anni del secondo dopoguerra. Si implementano progetti come i PERI (Plan Especial Reforma Interior) che hanno l'obiettivo di attenuare i problemi dei singoli quartieri con dei piani di azione locali.

Nou Barris è l'esempio della capacità di un quartiere periférico caratterizzato dalla mancanza di servizi primari che ha saputo trasformarsi in maniera chiara e radicale. I criteri utilizzati per la sua riqualificazione si definiscono in un quadro di specificità locale mediante processi di soddisfazione delle necessità degli abitanti del posto. Nou Barris, dunque, riesce ad ottenere dei cambi di qualità e si identifica in uno scenario di personale identità.

Nou

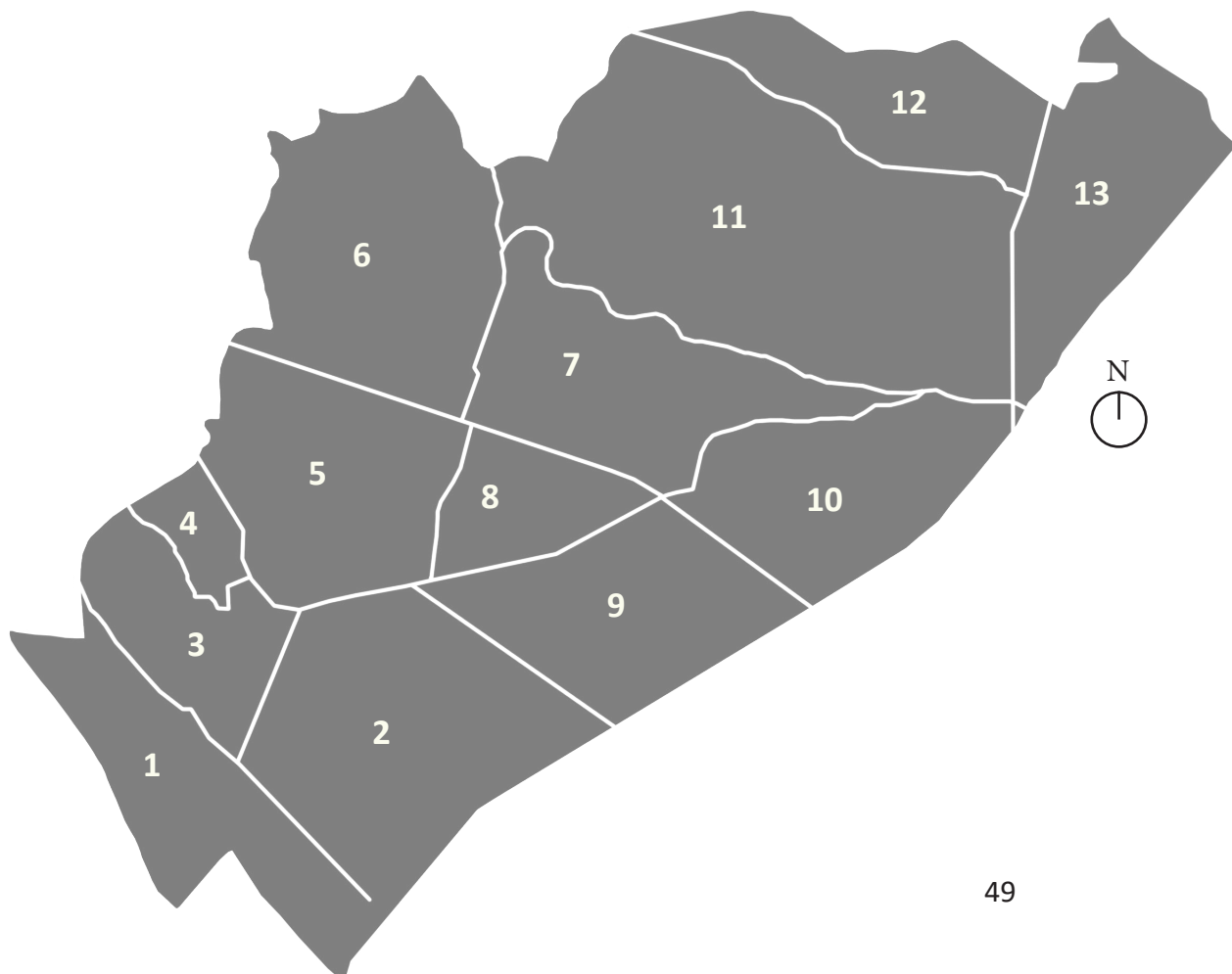
Fra i problemi di maggior importanza, emergeva la scarsa connessione del quartiere con le sue aree adiacenti, ne consegue certamente la discussione sulla "costruzione" dello spazio pubblico.

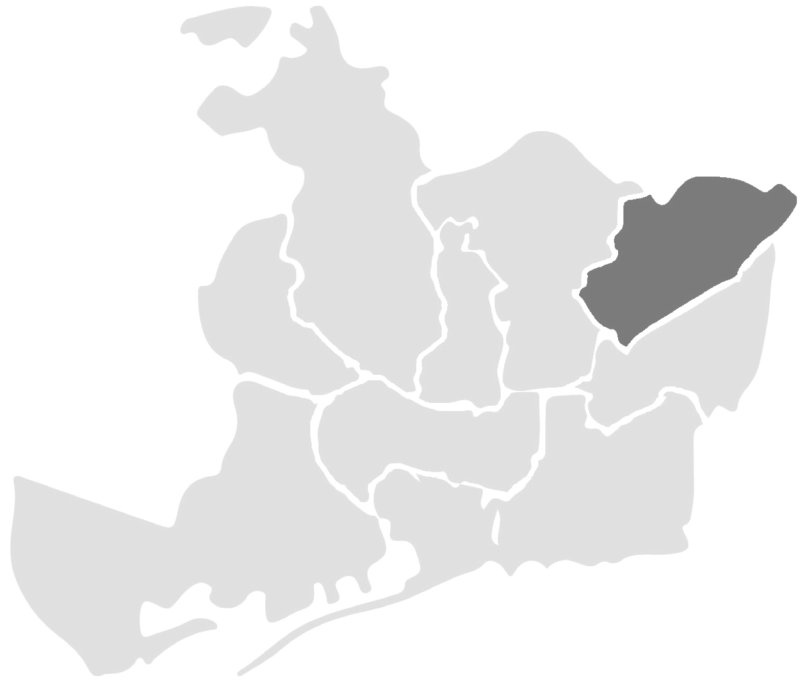
Gli interventi effettuati in questo quartiere, nonostante in termini tempistici siano avvenuti in contemporanea con altri progetti del centro della città, si distinguono dai processi di riqualificazione di Barcellona. Il disegno dello spazio pubblico è differente e si percepisce. Nel periodo compreso fra il 1982 e il 2002, le priorità si basavano su tre elementi soliti caratterizzare il disegno urbano: i parchi, le piazze e l'organizzazione stradale.

Barris

DI SEGUITO I QUARTIERI CHE
ATTUALMENTE FORMANO IL
DISTRETTO DI NOU BARRIS:

1. Vilapicina i la Torre Llobeta
2. Porta
3. El Turó de la Peira
4. Can Peguera
5. La Guineueta
6. Canyelles
7. Les Roquetes
8. Verdum
9. La Prosperitat
10. La Trinitat Nova
11. Torre Baró
12. Ciutat Meridiana
13. Vallbona





Analisi del disegno urbano

Il distretto di Nou Barris si configura in un disegno urbano pulito e lineare. Nonostante la sua evidente natura residenziale, si possono distinguere i numerosi interventi di riqualifica attraverso i suoi spazi urbani di qualità. Immettendoci in Fabra i Puig, vendendo dal quartiere Horta, notiamo prima di tutto un cambio di scala con i suoi limitrofi confini, la sezione di questa strada è ampia e permette una visione d'insieme del paesaggio urbano che stiamo per attraversare: le “casas baratas” da un lato, il Parco Centrale di Nou Barris dall'altro.

Possiamo percepire la natura primordiale di questa zona della città, e soprattutto il paesaggio trasmette il forte contrasto con il centro di Barcellona che, dovuto alla sua più antica storia, non presenta aree che si aprano con tanta energia alla natura circostante.

Per approfondire gli sviluppi urbani di questo distretto e capire al meglio quali sono state le politiche adottate, sarebbe efficace iniziare da un punto di domanda: quali sono gli elementi urbani che differenziano le intervensioni di Nou Barris da quelle di Barcellona?

Partendo dal disegno del suolo, notiamo che il *panot*⁵ non predomina la pavimentazione dei quartieri che formano il distretto. Non si può affermare però che in nessun momento ci si possa trovare a calpestare i tipici fiori simbolo del modernismo catalano. Tuttavia riscontriamo la forte presenza di una pavimentazione che nel suo insieme regala la percezione di continuità, soffermandoci però sulla sua applicazione, intesa come disegno del suolo, notiamo che varia e spazia molto di forme, colori e materiali.

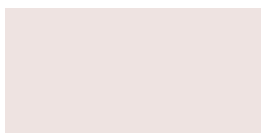


Fig. 12 - Fabra i Puig. Vista su "casas baratas".



Fig. 13 - Fabra i Puig. Vista verso il parco centrale.

Baldosa in cemento
pigmentato rosso
30x60



Bordo in cemento grigio
20x40

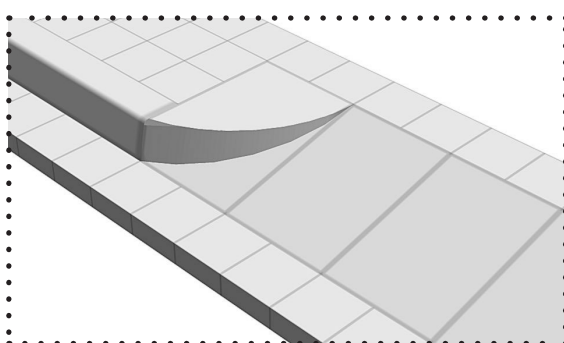
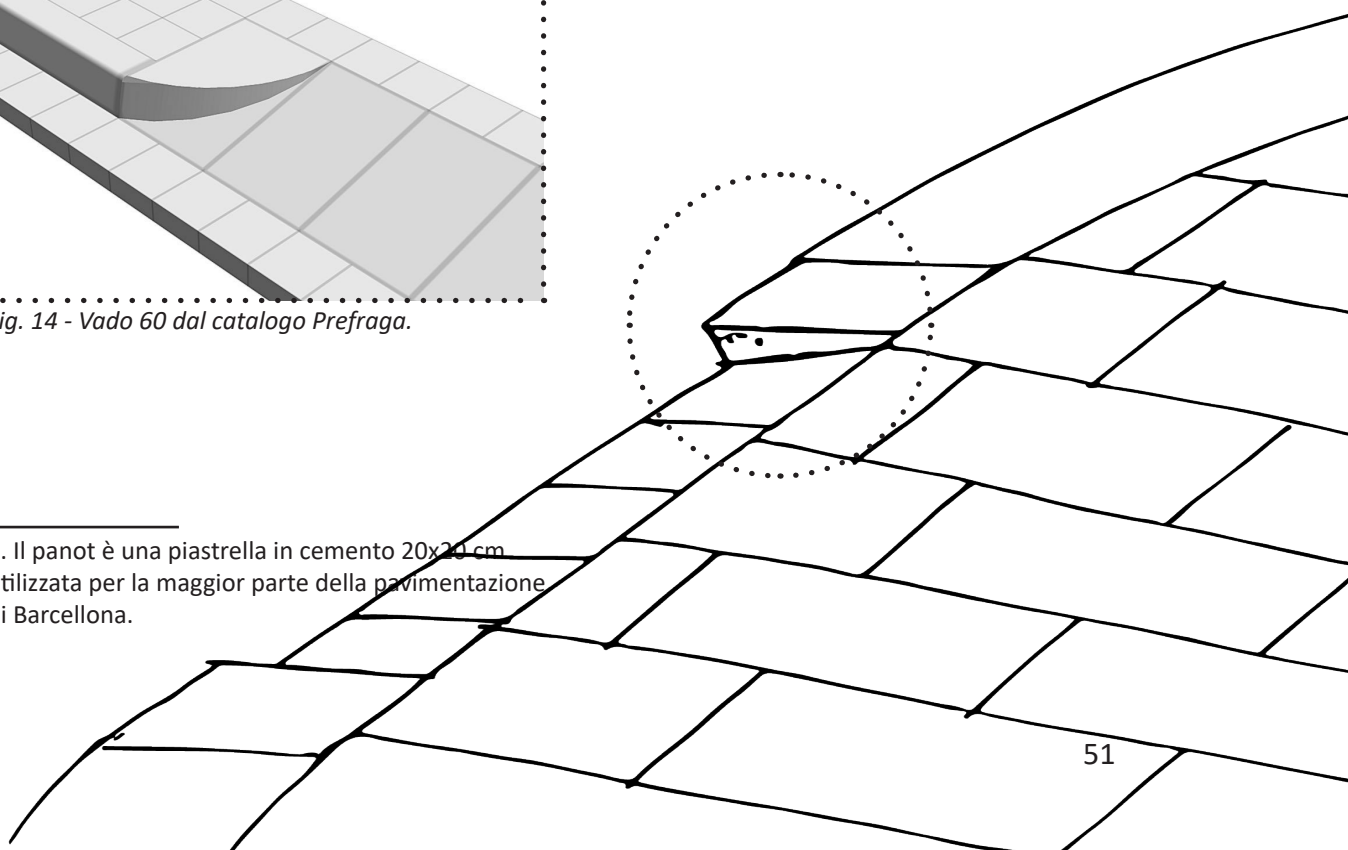


Fig. 14 - Vado 60 dal catalogo Prefraga.

5. Il *panot* è una piastrella in cemento 20x20 cm utilizzata per la maggior parte della pavimentazione di Barcellona.



I caratteri identitari del quartiere la Guineueta, si manifestano in più elementi, uno fra questi le caratteristiche forme degli elementi di illuminazione stradale, gialli e rossi, presenti in più zone di questo quartiere.

[illegible]

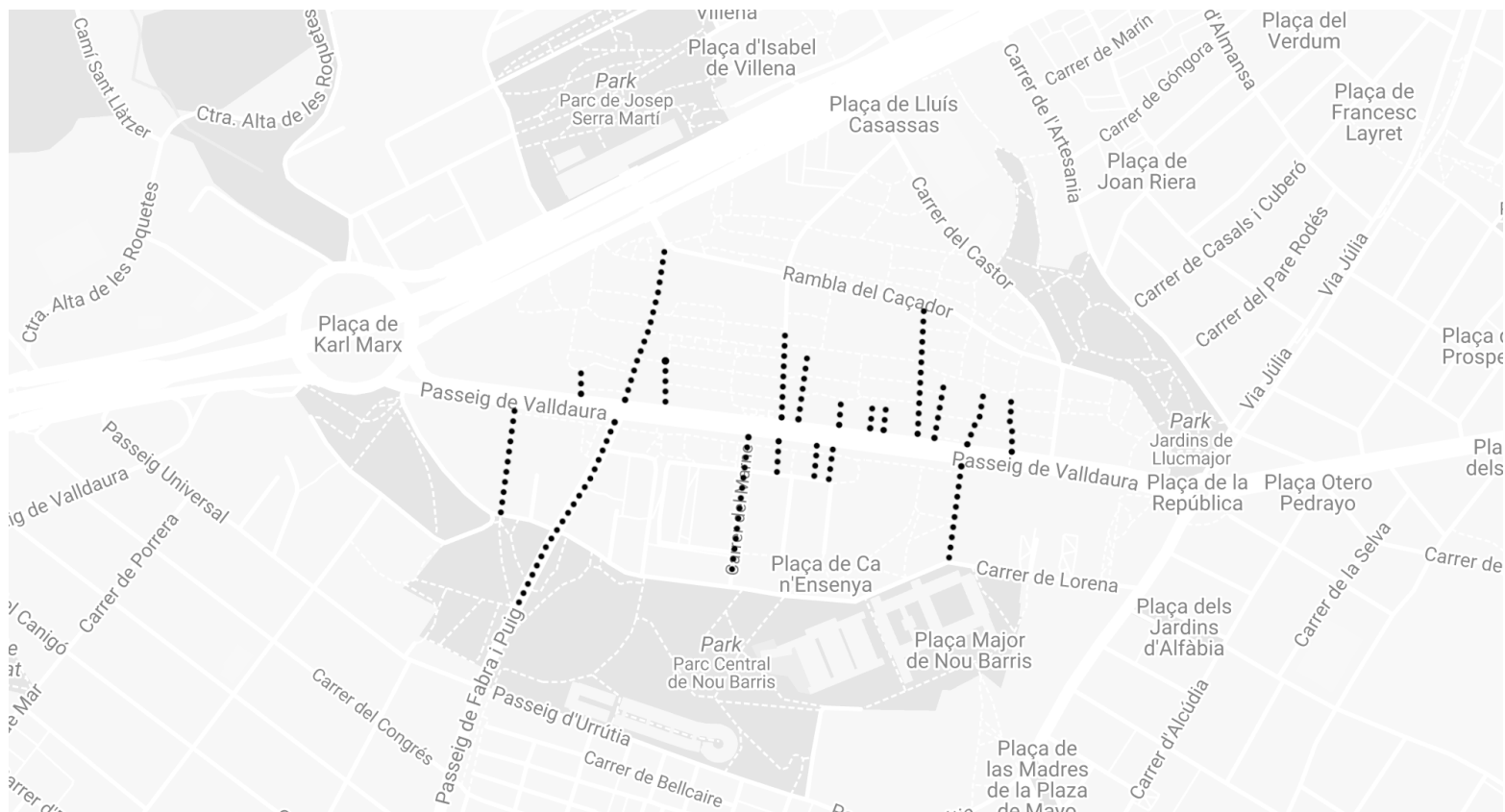
È interessante la peculiarità di questi lampioni così differenti dal disegno di quelli presenti in tutta l'area di Barcelona Capital.

Il carattere simbolico degli elementi che distinguono il disegno urbano, è il risultato della necessità condivisa della popolazione locale, di potersi identificare in un Luogo definito grazie ad anni di lotta cittadina.

Per poter definire di *qualità* uno spazio pubblico urbano, bisogna tener in conto l'importanza del simbolismo inteso in termini di psicologia ambientale, perchè oltre ad essere un luogo fisico, la città, essa implica molteplici sensazioni effimere che influiscono nella vita dei suoi cittadini.

Tuttavia esistono dei modelli che aiutano il pensiero di una città ed anche la sua forma. Kevin Lynch, urbanista e architetto statunitense, nel suo libro "A Theory of Good City Form" (1984), espone alcune teorie di buon disegno della città, inteso nelle sue forme politiche, economiche e fisiche. Fra i diversi principi che egli stesso approfondisce, vi è quello dell'accessibilità, intesa non solo come connessione urbana e di servizi di trasporto, ma anche come Access e, dunque, entrata.

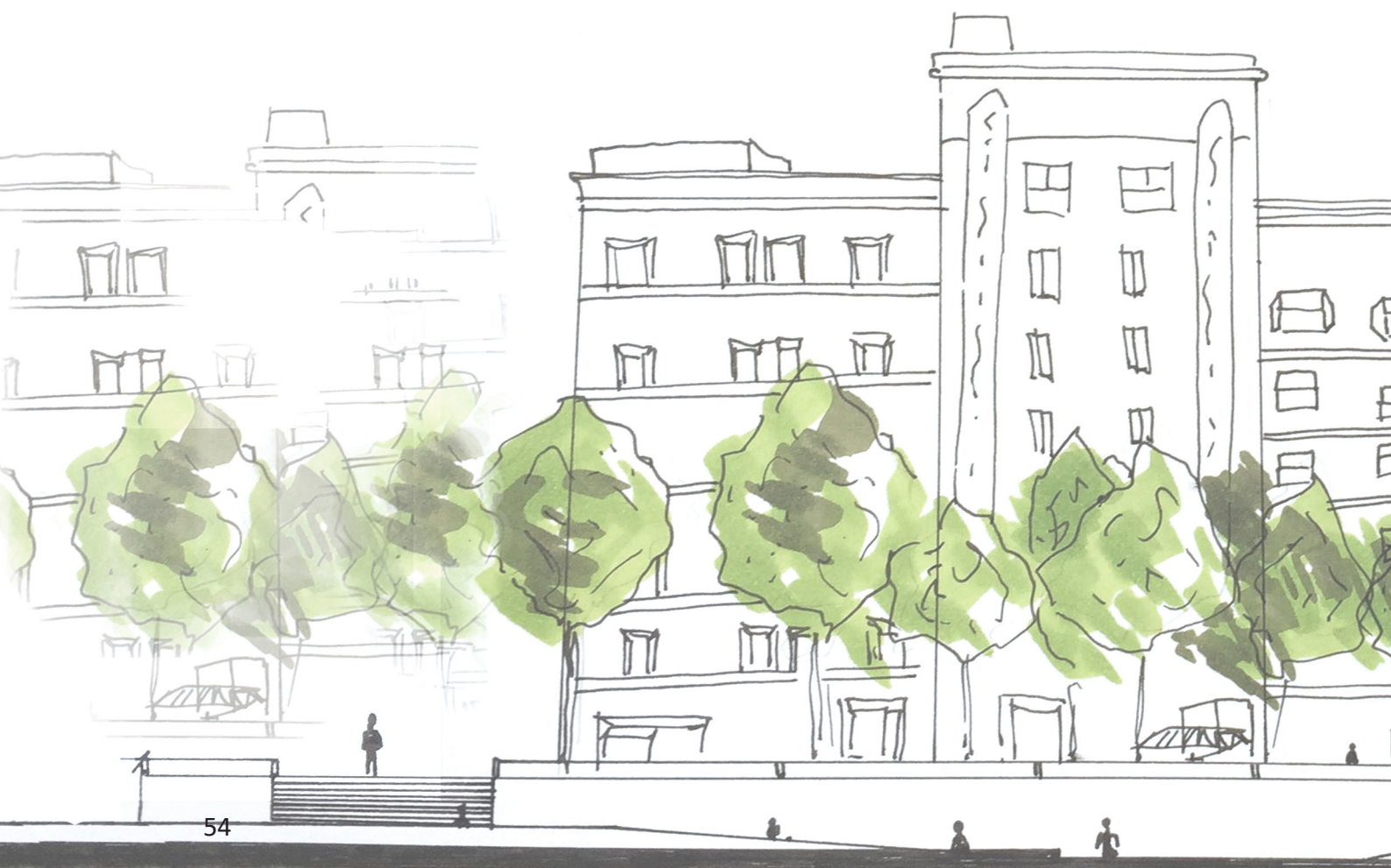
Paseo Valldaura è un esempio di permeabilità urbana; è ricca di accessi su entrambi i suoi lati.



Via Julia

Analisi del disegno urbano e della sua pavimentazione

I quartieri Verdum e Prosperitat iniziarono ad essere “urbanizzati” con case auto-costruite nel 1917, il paesaggio urbano, dunque, si codificava nella vista d’insieme di baracche posizionate in maniera disordinata nel mezzo di campi e vigneti. Durante gli anni ’40 si riconosce la crescita urbana di questi quartieri, di carattere operaio, che si codifica in un manifesto di inefficienze insostenibili data la mancanza di infrastrutture e servizi di prima necessità. Via Julia, arteria principale, diventa una delle prime strade da dover riurbanizzare in previsione delle necessità future; comunicare e connettere le diverse aree urbane, era diventata una priorità nei dibattiti sui processi di miglioramento urbano. Ripensare la riqualificazione di quartieri periferici, come quelli che formano il distretto di Nou Barris, non implicava una progettazione mirata solo al piano di urbanizzazione, ma promuoveva anche e soprattutto la costruzione nuove abitazione.



“Hasta su ordenación, la Vía Julia se estructuraba en dos tramos rectilíneos unidos por una traza curva muy suave en la que se unían las diversas anchuras. El túnel del metro de Roquetes llegaba a alzarse por encima del lado sur del vial casi 2 m. a lo largo de 120 m. de longitud. La falta de conexión con las calles perpendiculares (con fuerte pendiente) suponía un problema añadido. En cuanto a los extremos del vial, por el lado oeste remataba en una especie de plaza circular distribuidora de la circulación y por el extremo sur, a lo largo de más de 500 m. se extendía una franja de espacio prácticamente abandonada que se había convertido en un barrizal de fuerte pendiente y en zona de aparcamiento indiscriminado de vehículos.” (Albert García Espuche, Urbanizació de la Via Julia. Barcelona (Espana), 1992. Remodelación integral de una vía desestructurada en el nordeste de Barcelona. Nuevas conexiones y vertebración urbana. Publicspace.org)

Gli obiettivi delle interventi di riqualificazione effettuati su Via Julia, proponevano risolvere problematiche come la viabilità e la integrazione delle infrastrutture e la sutura dei due fronti della strada che presentano fino a 2.5 m di dislivello.



Dal punto di vista urbanistico, l'intervenzione avrebbe dovuto connettere i due quartieri Prosperitat e Verдум all'interno di un insieme di interventi che danno vita ad una nuova rete di viabilità pedonale caratterizzata da zone verdi e punti di incontro sociale. Il risultato di queste intervento ha determinato la riqualificazione di plaza Angel Pestanya, della strada pedonale di Conflent, plaza Francesca Layret, da un lato, di plaza de Otero Pedrayo, plaza Lluçmajor e del parco della Guineueta, dall'altro. I nuovi interventi hanno risposto ad una serie di codici che definiscono il disegno urbano in termini di qualità: aree verdi, arredo urbano (sedie, panchine, illuminazione, etc.) arte pubblico, vegetazione, fonti d'acqua e accessibilità.

Con riferimento a quest'ultima, è importante specificare che le interventi degli anni '90 implicano un miglioramento urbano dal punto di vista della continuità della pavimentazione, dell'installazione di scalinate e rampe che hanno l'obiettivo di attenuare i dislivelli e rendere più fruibile la via urbana e che però, ancora non vedono l'utilizzo, oggi obbligatorio, del VADO 120; in molte delle strade che intersecano Via Julia, infatti, si può notare l'assenza di questo elemento.



Fig. 16 -17 - Via Julia. Vista di un marciapiede senza Vado.

Il primo tratto di strada di Via Julia, accedendo da Plaza Lluçmajor fino all'altezza di Plaza Francesc Layret, è dominato dalla presenza di due ampie strade che confinano con due marciapiedi, altrettanto ariosi e spaziosi, con al centro un tramo di spartitraffico che va ampliandosi progressivamente fino a generare un *paseo*⁶ pedonale.

6. Paseo: corridoio pubblico pedonale che consente l'accesso ai locali commerciali al piano terra, potendo attraversare completamente o meno il blocco e / o cortili interni degli edifici a seconda dei casi.

Diagrama de la sección transversal de la zona de estudio. Muestra el perfil del terreno con una elevación de 7m, una depresión de 2,5m y una elevación de 8m. Se indica la ubicación del 'Parque de la Guineueta' y se muestra un árbol en la zona de 7m.

Si sviluppa su un territorio demograficamente particolare, infatti, notiamo come i versi di circolazione siano stati posti su due livelli differenti che, mediante l'utilizzo di una serie di accessi, permettano l'attraversamento della strada da parte dei pedoni.



57

Percorrendo tutta via Julia, dall'incrocio con Paseo de Valldaura fino alla Ronda di Dalt, ci si trova ad osservare una pavimentazione eterogenea nei materiali, nei colori e nell'applicazione, caratteristica abbastanza ricorrente in tutto il Distretto di Nou Barris.

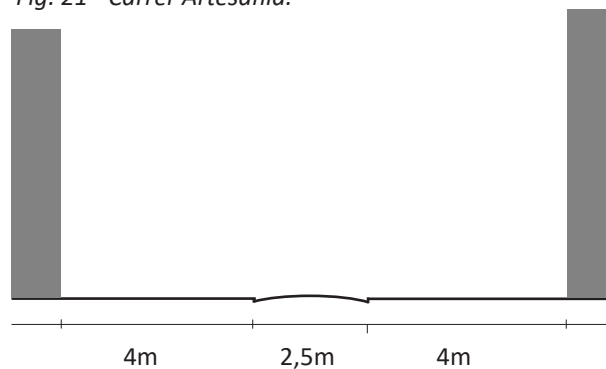
Attraversando Via Julia, possiamo notare la sua permeabilità con gli accessi alle altre strade con sezioni minori. Questi corridoi urbani sono trattati con cura e presentano un mantenimento e un disegno del suolo di notevole importanza se consideriamo che non ci troviamo nel centro storico della città. Le strade che attraversano trasversalmente Via Julia, presentano un particolare trattamento sia nella loro sezione sia nei materiali utilizzati per il rivestimento.

Carrer Artesania, ad esempio, è una strada secondaria, la prima che interseca Via Julia a partire da Placa de la Republica, che si contrappone alla strada principale mediante alcuni elementi di disegno urbano che ne definiscono i confini. Il rivestimento utilizzato per il suolo, infatti, si caratterizza per la sua immagine lineare e per l'utilizzo di lastre in pietra vulcanica di una tonalità rossa che si integra al colore dell'asfalto, anch'esso rosso.

Carrer Artesania



Fig. 21 - Carrer Artesania.



Come possiamo notare dall'immagine precedente, il paesaggio urbano di questa strada si armonizza sia per la scelta tonale dei materiali del piano verticale e del piano orizzontale, appartenenti alla stessa scala cromatica, sia per la disposizione degli elementi urbani che ne determinano le funzionalità: ai lati della strada due marciapiedi ampi di circa 4 metri l'uno che si difendono dalla zona carrabile grazie alla disposizione di un sufficiente numero di dissuasori. Assistiamo ad un azzeramento dei livelli del suolo calpestabile, fenomeno sempre più diffuso in tutta la città di Barcellona che facilita e fomenta i principi di accessibilità urbana.

Si è osservato che la messa in posa delle lastre di pietra è stata direzionata diversamente a seconda dell'uso: la zona della pista ciclabile presenta linee di fuga longitudinali, mentre nella zona pedonale sono trasversali (fig.a dex).

La curiosa distinzione fra strada principale e secondaria, in questo tramo si manifesta mediante un uso diverso di rivestimento del suolo.



Fig. 22- Incrocio di Carrer Artesania con Via Julia. Vista del cambio di pavimentazione.



Fig. 23 - Carrer Artesania. Vista della pista ciclabile e del cambio di direzione delle fughe della pavimentazione.

L'immagine a sinistra ci aiuta ad intendere come C/Artesania si introduce ed attraversa Via Julia estendendosi fino alla strada.

Come già anticipato, le sezioni e il trattamento dei rivestimenti tanto quanto quello del disegno

urbano delle strade secondarie che attraversano Via Julia, cambiano a seconda del tramo della strada.

In generale si può affermare che le vie secondarie non soffrono la mancanza del disegno urbano, e le strade che si protraggono verso i piedi della montagna, hanno ricevuto un trattamento di uguale importanza.

Considerando lo status del disegno urbano del distretto durante gli anni '70, osserviamo che i processi di rigenerazione urbana siano stato determinanti per il miglioramento delle condizioni sociali del quartiere e soprattutto del disegno urbano di qualità.



Fig. 24 e 25 - Via Julia prima della riqualificazione. Fonte: Public Space, "Urbanització de la Via Júlia Barcelona (Espanya), 1992.

Con rispetto all'arredo urbano di Via Julia, notiamo come gli elementi di decoro e di riposo cambino a seconda del tratto percorso della strada. La prima parte è caratterizzata per la presenza di panchine dalla forma morbida e curvilinea, con base in ghisa rifinita in ossido nero sulla quale poggiano dei listoni di legno tropicale di color marrone scuro. Come si può notare dalla foto, queste panchine si caratterizzano per la continuità che le percorre da un estremo all'altro della seduta. Esse sono disposte in una fila allineata con la vegetazione, caratterizzata per lo più dalla presenza di Platani (albero maggiormente utilizzato in tutta la città di Barcellona data la sua caratteristica caduca), che nell'insieme determinano una composizione lineare che si sviluppa e si manifesta anche nel disegno della pavimentazione. Il tratto di suolo dove sono stati installati gli arredi e la vegetazione, infatti, è caratterizzato dal cambio di direzione dell'applicazione dei ciottoli.

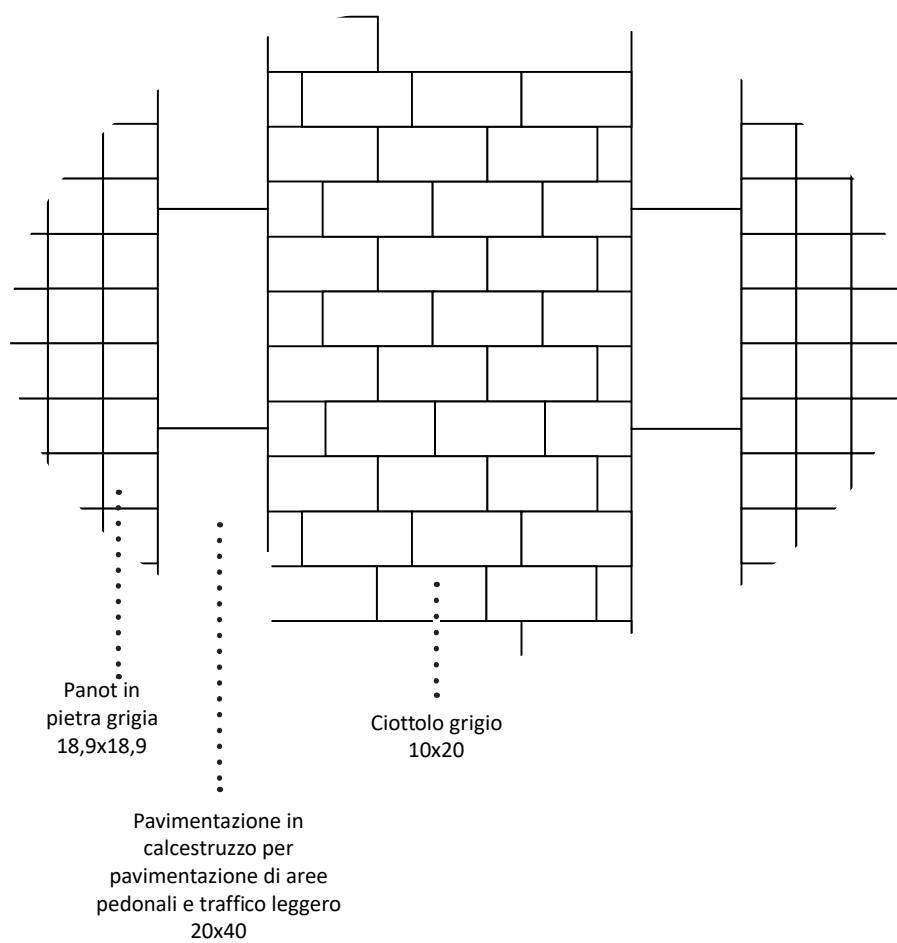


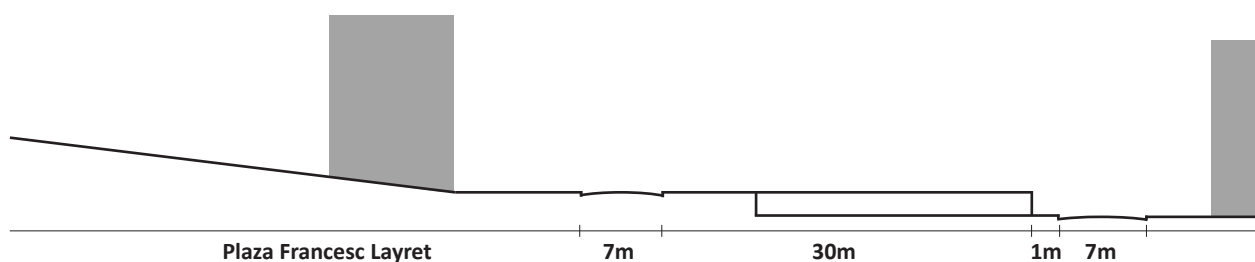
Fig. 26 - Vista della composizione del suolo.



Fig. 27 - Via Julia con Plaza Francesc Layret. Vista della rampa che soluziona la pendenza.

L'area pedonale (ampia circa 23 metri) gode di una ricca vita sociale vicinale, sinonimo del fatto che il disegno urbano di questa zona abbia risposto ad uno dei più importanti principi a cui si attinge: essere vissuto.

La zona offre una sufficiente offerta commerciale, per lo più locale; spazi forniti di arredo urbano e illuminazione; aree spaziose come piazze, corridoi e giardini; nelle sue prossimità si presenta il Casal del Barri de la Prosperitat e, dato di grande importanza, è servita da trasporti quali autobus e metropolitana linea 4 che connettono il quartiere con il centro storico della città e i suoi luoghi di maggiore affluenza turistica.



Percorrendo la prima parte del secondo tramo di Via Julia, entriamo subito in contatto con i primi elementi di arte nello spazio pubblico: Julia (1987), scultura dell'artista catalano Sergi Aguilar i Sanchis.



Fig. 28 - Julia. Scultura di S.A. Sanchis.

L'artista ha progettato questa scultura omaggiando gli emigranti che negli anni '60 iniziarono ad arrivare in questo quartiere. I *Roquetes*, così venivano chiamati i nuovi abitanti, erano migliaia ed arrivavano a Barcellona con l'obiettivo di immergersi nel mondo del lavoro fomentando la crescita economica ed edilizia del distretto. Alcuni di questi quartieri, come già anticipato nei precedenti paragrafi, si caratterizzavano per la natura auto-costruttiva delle abitazioni (baracche o *casas baratas*) che nascevano in mezzo ad aree che soffrivano il grande deficit della totale assenza dei servizi basilari.

Lo scrittore Francisco Candel, battezzò i nuovi vicini come "Els Nous Catalans", i nostri catalani, nome della scultura conosciuta anche come Julia.

L'opera ha la forma di una R che sta ad indicare Roquetes, e si trova situata nel centro di Via Julia simboleggiando un gesto di benvenuto ai nuovi abitanti. L'artista, inoltre, accompagna la scultura con dei versi poetici di Salvador Espriu:

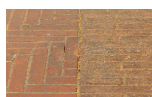
"Als nous catalans. Fes que siguin segurs els ponts de diàleg i mira de comprendre i estimar les veus i les parles diverses dels teus fills."

7. Ai nuovi catalani. Assicurati che i ponti del dialogo siano sicuri e cerca di capire e amare le voci e le parole diverse dei tuoi figli.

Percorrendo l'area centrale di Via Julia, notiamo il progressivo ampliamento della sua sezione e, osservando il suolo, il ritmo dei materiali e dei colori che ne caratterizzano il paesaggio.



ciottolo in pietra
grigia chiara
24x16x7



a six. **ciottolo** in mattone
rosso con texture liscia
26x44x8

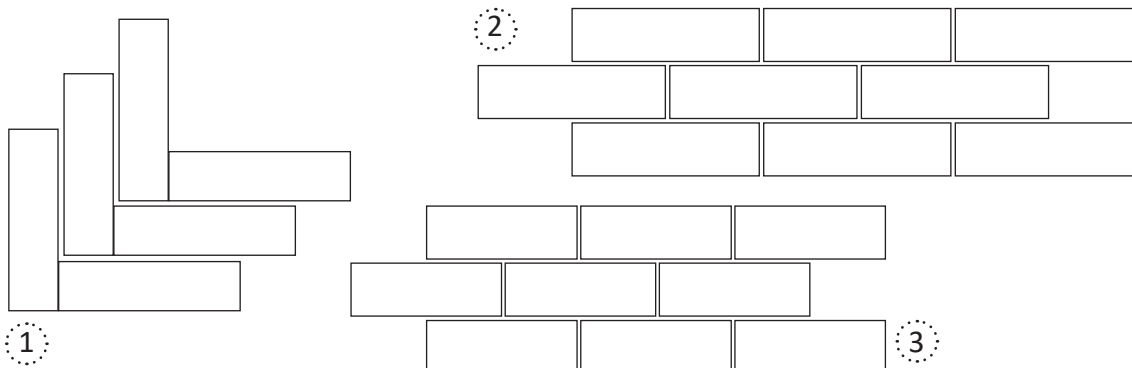
a dex. **ciottolo** in mattone
rosso con texture ruvida
26x44x8



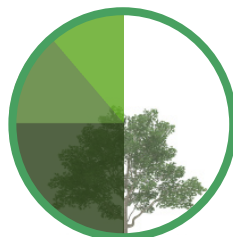
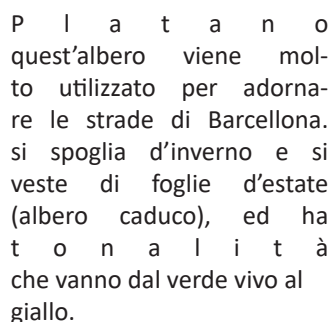
Fig. 29 - Via Julia, area pedonale. Foto scattata per analisi del disegno del suolo.

Nelle immagini superiori, notiamo tre tipi di pavimentazioni, tre colori e due applicazioni differenti. Ci troviamo nello stesso tramo di via Julia, in direzione Ronda de Dalt, la immagine a sinistra mostra il suolo del “paseo” centrale e pedonale della strada, quella a sinistre mostra il livello inferiore al quale si può accedere mediante rampe o scalinate. Nella misura in cui ci troviamo ad osservare il disegno urbano in una scala olistica, possiamo anche notare i diversi livelli tanto quanto i diversi materiali utilizzati, che si distinguono soprattutto per le differenze cromatiche. All'avvicinarsi ad ognuno di essi, notiamo anche le diverse applicazioni: il mattone rosso liscio applicato a spina (fig.1), il mattone rosso rugoso che alterna le vie di fuga per ogni livello (fig.2) e la pietra grigia di dimensioni minori (10x20cm) applicata come la precedente (fig.3)

Questi tre tipi di disegno convivono omogeneamente nello stesso spazio urbano, sono facilmente percorribili e si trovano in condizioni di mantenimento buone, dato importante per definire il grado di qualità urbana registrato in questo quartiere.



Localizzazione della vegetazione viaria nell'area pedonale di Via Julia.



65



Fig. 30 - Via Julia, area pedonale. La gran Marquesina.

Per intendere il livello di qualità del disegno urbano di una specifica area, bisogna effettuare un'analisi integrale e olistica, valutando tutti gli elementi che ne caratterizzano lo spazio e lo rendono fruibile, funzionale e simbolico. La scena urbana nel caso di Via Julia, gode allo stesso tempo dello spettacolo (paesaggio urbano) e dello spettatore (fruitore dello spazio), come sosteneva Lefebvre, binomio che determina la buona applicazione delle teorie urbanistiche sviluppatesi durante gli ultimi trent'anni del XX secolo.

“En la escena espontánea de la calle yo soy a la vez espectáculo y espectador, y a veces, también, actor. Es en la calle donde tiene lugar el movimiento, de catálisis, sin los que no se da vida humana, sino separación y segregación, estipuladas e inmóviles. Cuando se ha suprimido las calles (desde Le Corbusier), en los ‘barrios nuevos’, sus consecuencias no han tardado manifestarse: desaparición de la vida, limitación de la ‘ciudad’ al papel de dormitorio, aberrante funcionalización de la existencia. La calle cumple una serie de funciones que Le Corbusier desdeña: función informativa, función simbólica y función de esparcimiento [...] La calle y su espacio es el lugar donde un grupo (la propia ciudad) se manifiesta, se muestra, se apodera de los lugares y realiza un adecuado tiempo-espacio. Dicha apropiación muestra que el uso y el valor de uso pueden dominar el cambio y el valor de cambio”. (Lefebvre, 1971, p.25)

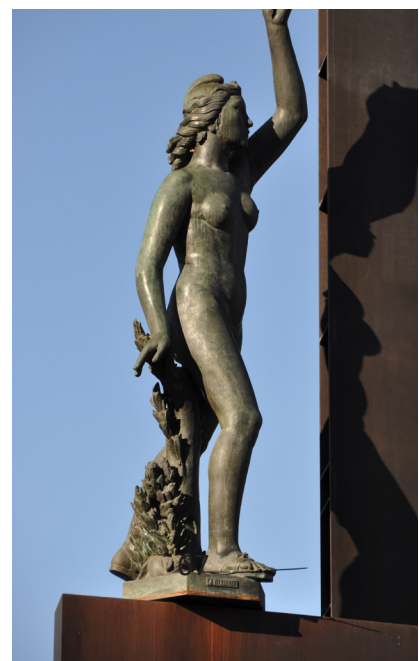
A. Torre Favència



B. Julia



C. Alegoria alla Repubblica spagnola



Asse di connessione fra Plaza Francesc Layret e Plaza Angé Pestaña

Analisi del disegno urbano



Fig. 31 - Plaza Francesc Layret. Foto scattata da Via Julia.

Via Julia, a metà del suo tratto stradale, viene intersecata da un corridoio che, da un lato, apre ad uno spazio ampio ed arioso che si codifica in una piazza, Francesc Layret, dall'altro da spazio ad una piccola area verde che si ramifica in una piazza ancora più ampia, Placa Angel Pestana.

Fra le due piazze corre un giardino caratterizzato per la grande presenza di alberi ed aree verde, che rappresenta un piccolo polmone urbano all'interno di uno scenario fortemente urbanizzato.

Osservando il disegno urbano di Plaza Francesc Layret, constatiamo che essa presenta una gran varietà nella scelta dei materiali che rivestono il suolo urbano. Lo scenario della piazza, attira l'attenzione del passante innanzitutto per gli elementi protagonisti dello spazio: una imponente lamina d'acqua che si sviluppa su quattro livelli adattandosi alla morfologia dello spazio; una pergola in legno e ferro che segue parallelamente la fonte d'acqua.

Questa piazza presenta una varietà di elementi:

- Specchi d'acqua
- Installazioni luminose
- Varietà di vegetazione
- Area di giochi infantili
- Sedute di differenti forme e materiali
- Elementi urbani (dissuasori, cestini della spazzatura, cartelli direzionali, indicazioni stradali)

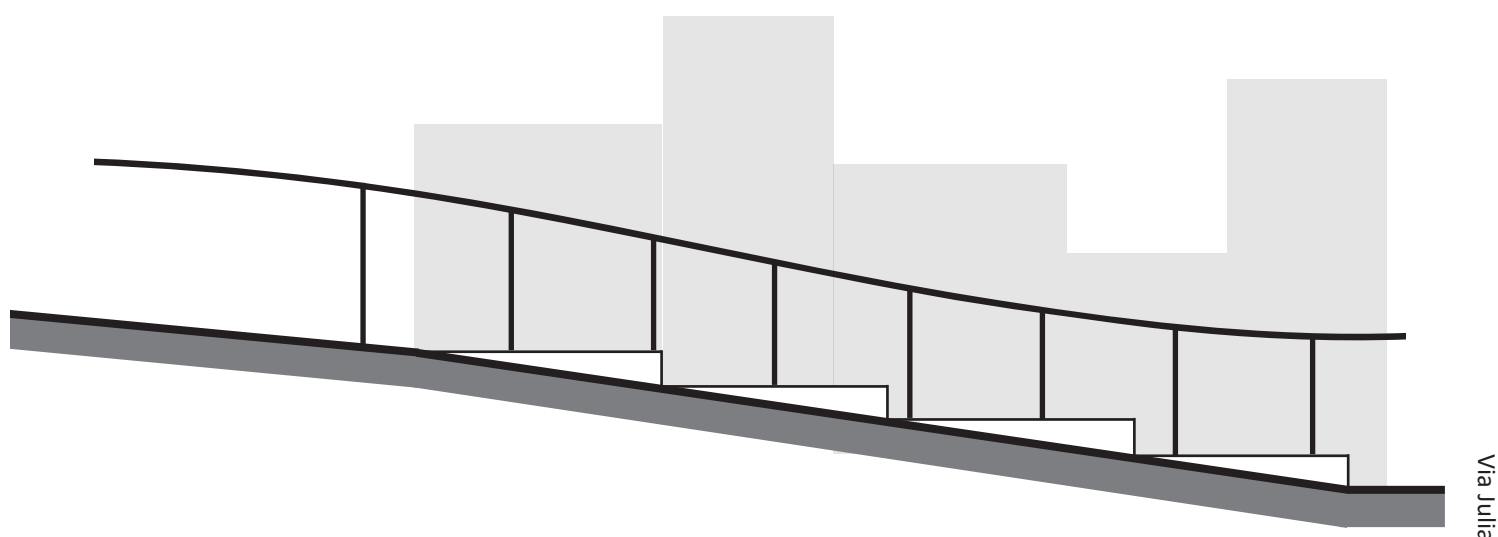
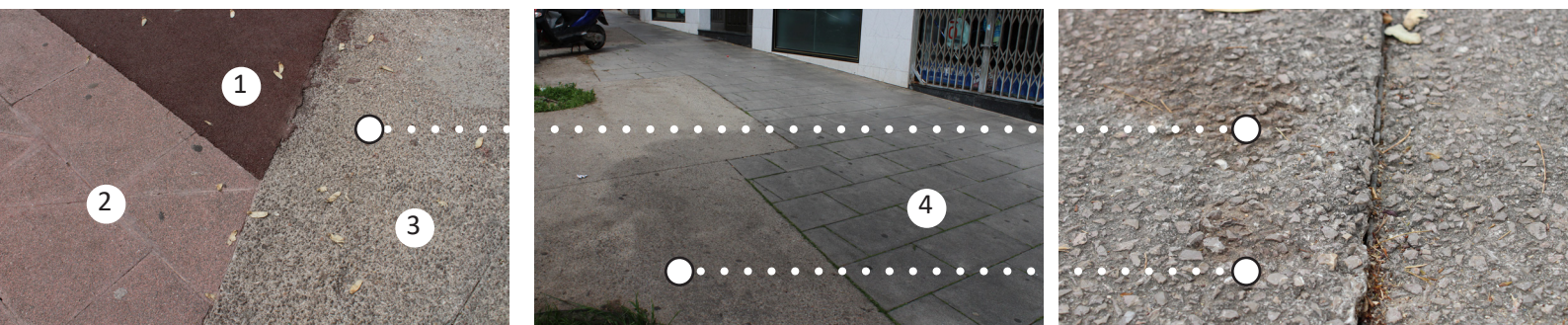


Fig.

32 - Plaza Francesc Layret. Sezione trasversale da cui si percepisce la pendenza della piazza.

E' evidente la forte pendenza della piazza che accedendo da Via Julia si mostra al pubblico mediante un elemento protagonista: la fonte d'acqua strutturata su quattro livelli.

I livelli (rampre, scalinate, gradoni) sono un metodo utilizzato per attutire questa ripidità, e in generale sono la soluzione più utilizzata nelle zone collinari. Plaza Francesc Layret definisce in maniera molto delicata questi cambi di quota sfruttando diversi materiali e diverse scale di colore nel disegno del suolo.



1. Asfalto in gomma riciclata, pigmentato rosso scuro e applicato omogeneamente.
2. Lastra 20x40 in cemento pigmentato rosso chiaro.
3. Lastre di dimensioni varie in pietra grigia.
4. Lastre 20x40 in cemento grigio.

Via Julia, area del distretto dove il panot barcellonese predomina, definisce il suo confine con la piazza, dove il gioco dinamico dell'applicazione della pavimentazione, dona personalità al luogo stesso. In quest'area le numerose linee si alternano e definiscono il disegno del suolo. Presentiamo di seguito una serie di immagini che ci permettono di leggere meglio le interventi della pavimentazione urbana.

Le immagini soprastanti, ci permettono di notare come gli elementi del disegno del suolo si alternino sia in termini di livelli, data la morfologia del territorio, sia per quanto riguarda la scelta dei materiali.

L'utilizzo di determinati materiali piuttosto che altri, dipende da diversi fattori:

- **Provenienza.** Nel primo capitolo di questa tesi, introducevamo l'importanza che, in un determinato momento storico, ha avuto per la città di Barcellona il ragionamento sulla provenienza dei materiali. Fino alla seconda metà dell'800, quasi tutti i materiali provenivano da altri paesi, come ad esempio la Francia, ma, soprattutto a inizio '900, si inizia a dare maggiore importanza al trattamento di materiali autoctoni, sia per incentivare l'economia locale, sia per ammortizzare le spese di trasporto.
- **Resistenza.** Essa determina una determinata necessità di mantenimento, di conseguenza di costi maggiori o minori. La resistenza deve far fronte al consumo che deriva dall'uso dei fruitori dello spazio e, dagli eventi atmosferici che ne usurano le parti. Spesse volte,

dunque, un materiale di maggiori prestazioni di resistenza implica un costo più elevato al momento della sua scelta, minore però nell'ottica lungimirante del suo mantenimento.

- **Estetica.** Quest'ultima determina l'immagine olistica che si percepisce dello spazio pubblico. Quello che chiamiamo disegno urbano è l'insieme di elementi appartenenti al piano sia orizzontale che verticale, che si caratterizzano per una precisa scelta stilistica, oltre che funzionale, che si vuole dare allo spazio. L'arte pubblica è un elemento di forte essenza estetica, oltre che simbolica, che caratterizza il paesaggio urbano. Esso ricopre un ruolo importante nella definizione di identità di un quartiere soprattutto perché rappresenta (figurativamente) momenti storici legati alla memoria del quartiere stesso.

È importante considerare che la rigenerazione urbana e sociale di un quartiere non può essere osservata escludendo la metodologia di lavoro adottata: l'empowerment e la collaborazione che avviene fra vicini e amministrazione da un lato, e la definizione di un progetto di abitazioni sociali, urbanismo sostenibile, partecipazione cittadina e inclusione sociale, da un altro (La Remodelación de Trinitat Nova: una propuesta de regeneración urbana y social, sostenible e inclusiva (Barcelona, España), 2010). Nel caso di Trinitat Nova, quartiere facente parte del distretto di Nou Barris, le risorse umane si centrarono nell'organizzazione vicinale come strumenti di rivendicazione sociale. Questo fattore è di grande importanza se consideriamo che un processo simile aiuta a fomentare la vita di quartiere e la consolidazione delle relazioni locali che, accompagnata dalla collaborazione di professionisti e tecnici, determina la creazione (o trasformazione) di un modello urbano che risponde alle esigenze di chi lo vive.

In un secondo momento, infatti, in questo stesso quartiere, i vicini stessi solleccitarono l'aiuto di entità come L'Universitat de Barcelona o l'Universidad Autònoma de Barcelona.

È importante considerare che debba esistere una collaborazione fra abitanti locali ed enti, soprattutto, istituzionali; le prime intervensioni avvennero utilizzando risorse economiche proprie, con lo sviluppo dei progetti però, entrarono a far parte del processo di sviluppo la Generalitat e l'Ayuntamiento di Barcellona assieme all'associazione di vicini. Successivamente, con l'affinamento degli studi e del disegno dei nuovi piani urbanistici, intervennero (economicamente) direttamente le imprese pubbliche responsabili dei diversi interventi.

Le politiche di rigenerazione urbana rientrano nella cornice delle attività di politiche urbane,

essendo esse delle attività che ricercano soluzioni per migliorare le problematiche di natura urbanistica presenti nelle città.

Molte delle interventi effettuate rientrano nel programma internazionalmente conosciuto come Modelo Barcelona, che già a partire dagli anni '80 prevedeva il miglioramento delle periferie attraverso la monumentalizzazione e la restituzione di dignità ai quartieri periferici della città.



Fig. 33 - Plaza Francesc Layret con Via Julia. Vista di insieme dei materiali utilizzati.

base
insieme di forme triangolari
rosse in cemento
pigmentato

pavimento
di Via Julia

calata
di cemento con pietrisco grigio



Fig. 34 - Plaza Francesc Layret. Vista d'insieme per intendere la grandezza dello spazio

La visione centrale della piazza con al centro un largo cammino in pendenza che porta fino alla parte superiore dove sono collocate panchine, sedie e giochi infantili, a lato troviamo la fontana che si sviluppa sui quattro livelli fiancheggiata dalla pensilina in legno e ferro.

La vista generale ci offre un dato interessante: in questa piazza, nonostante servita da sufficienti elementi urbani (parcheggio sotterraneo, acqua decorativa, sedute, giochi, cestini dei rifiuti, luci, vegetazione), la pavimentazione e, soprattutto, il suo colore, assume il protagonismo su tutto il disegno urbano.

Percorrendo Plaza Francesc Layret e attraversando Via Julia, giungiamo in un'altra area caratterizzata da zone verdi, arte pubblico e nuovi disegni di arredo urbano.

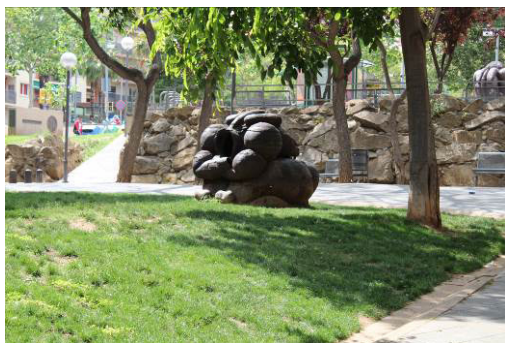


Fig. 35 - L'Escullera, scultura di J. Plensa.



Fig. 36 - elemento di arredo urbano in ferro.

L'Escullera è l'opera di uno dei più noti artisti catalani, Jaume Plensa. La scultura, che si presenta in tre forme distinte, venne commissionata dal consiglio comunale nel 1986, quando ebbe inizio anche l'urbanizzazione della Plaza Francesc Layret. In quegli anni l'assessore all'urbanistica dell'Ayuntamiento di Barcellona, era Oriol Bohigas, architetto che promosse la riqualificazione delle periferie mediante la monumentalizzazione. Gli interventi scultorei facevano parte di questo programma e, l'obiettivo centrale del metodo di riqualificazione, era quello di riportare alla luce le zone periferiche della città. In Via Julia troviamo diverse opere scultoree, il monumento verticale dedicato agli immigranti del quartiere (precedentemente citato) e l'Escullera.⁸ L'artista, J. Plensa, si proponeva di *“collocare tre figure di ferro su un bacino d'acqua formato da grosse pietre anguste, come se fosse una diga foranea dal porto. I tre pezzi di ghisa rappresentano una famiglia. Il più grande era alto 3 metri e pesava 3 tonnellate. Ma alla fine il seminterrato scelto per localizzare le figure era normale, così che il pezzo perse l'elemento che lo collegava al suo nome, Escullera”*.

L'opera venne inizialmente installata nella piazza nuova (F.L.) nel 1988, quando però iniziò la costruzione del parcheggio sotterraneo di Plaza Francesc Layret, le tre sculture vennero spostate nel tramo di strada che da via Julia porta alla Plaza Angel Pestana.

8. Escullera è una parola catalana. Per intenderci essa è un manufatto di pietre pesanti o blocchi utilizzati in mare come difesa contro le onde.

Nell'immagine a destra osserviamo la particolarità di questo arredo urbano insolito da incontrare per le strade di Barcellona. Siamo abituati al legno, alla pietra, al fino marmo, alla plastica riciclata, però in questo caso notiamo la particolarità del pezzo: una panchina di 1x0,5m di ferro perforato con una trama a rete. Quasi tutte le panchine di quest'area sono state disposte al di sotto di una ricca vegetazione, perlopiù platani, che genera un costante effetto penombra, motivo per cui il materiale di questi arredi non raggiunge temperature elevatissime con il contatto solare.

Attraversando il piccolo corridoio verde, giungiamo a Plaza Angel Pestana, inaugurata per la prima volta nel 1986 dall'ex sindaco Pasqual Maragall.



Fig. 37 - Plaza Angel Pestana, vista d'insieme.

Prima che avvenisse l'opera di riqualificazione della piazza, quest'ultima viveva uno stato di degrado e abbandono ed era conosciuta come Pla De Santa Engràcia. Negli anni sessanta questa zona ha vissuto un forte movimento speculativo, motivo per cui tanti dei vicini si stabilirono in baracche nella pianura di Santa Engràcia, da qui il "soprannome" adottato dalla piazza, in condizioni di alta precarietà, senza né acqua, né luce, né servizi.

Questa piazza è diventata nel tempo, grazie soprattutto alle lotte sociali che hanno caratterizzato la storia delle strade del distretto di Nou Barris, lo spazio pubblico che rappresenta il cuore della vita sociale del quartiere di Prosperitat, e prende il nome di Angel Pestana in memoria di un importante anarco-sindacalista del XX secolo.

Il quartiere e i suoi abitanti, hanno vissuto grandi contrasti con l'impresa spagnola all'avanguardia nel settore tessile FECSA, perché quest'ultima proponeva installare un trasformatore nella fossa dove attualmente è ubicato il Casal de Barri de la Prosperitat. Le numerose proteste hanno

evitato questa trasformazione urbana determinando un forte senso di appartenenza al luogo dotandolo di un valore sociale che ha poi portato altri grandi miglioramenti.

Nel 1988 avvenne l'inaugurazione del Casal de Barri che ha permesso di trasformare uno spazio un tempo degradato, in una piazza simbolica per la vita di quartiere caratterizzata da eventi culturali e festivi. Uno fra questo è il Prospekeach, un progetto che trasforma questa grande piazza in una spiaggia durante il periodo estivo.

Nel 1999 il progetto venne affidato all'architetto catalano Miralles, il quale aveva pianificato la costruzione di un parcheggio sotterraneo giusto in corrispondenza della piazza, elemento che certamente ne ha determinato le caratteristiche fisionomiche finali. Oggi ciò che possiamo notare, oltre gli anni di lotte e rivendicazioni, è uno spazio ampio dai toni caldi e luminosi, che presenta un particolare disegno urbano in molteplici dei suoi elementi: soluzioni alternative rispetto agli arredi urbani; un particolare disegno del suolo.



Fig. 38, 39 e 40 - foto della pavimentazione di Plaza Angel Pestana.

In questa piazza assistiamo alla presenza di una simbolica scultura facente parte della collezione di arte pubblica di cui dispone il quartiere: La Font Mutant di Enric Pladevall.



Fig. 41 - Plaza Angel Pestana. Panoramica su Font Mutant di Enric Pladevall.

“fou encarregada a Enric Pladevall una escultura en forma de font, que raja des d’una gran alçada i que es coneix com La Font mutant. És com un arbre invertit que treu aigua per les arrels.” (Jaume Fabre, Josep M. Huertas. Fuente: Art Public. Ayuntamiento de Barcelona; Universidad de Barcelona)

Questa fonte d’acqua scultorea, venne inaugurata nel 1986 assieme al primo progetto di riqualificazione della piazza; successivamente venne però rimossa per poter permettere gli ulteriori interventi urbani effettuati in questa zona.

Il nuovo progetto della trasformazione della piazza affidato agli architetti Miralles e Tagliabue, contemplava una riforma del tutto diversa da quella precedente che però sollevò le proteste dei vicini perché non era prevista la reinstallazione de La font Mutant. Gli abitanti del quartiere riuscirono a promuovere una campagna per impedire che la riforma urbana avvenisse senza la fonte; nella primavera del 2003, la piazza venne reinaugurata con la fonte di Pladevall.

L’asse che connette le due piazze Francesc Layret e Angel Pestana è stato pensato come un unico progetto di dignificazione della zona più centrica del quartiere Nou Barris. Questo tramo, progettato dall’architetto municipale Enric Pericas, viene concepito come un cammino fra i due luoghi che dovesse al contempo inglobare un disegno urbano di qualità e dotare il quartiere di elementi simbolici.



Gli elementi che permettono la fruibilità, l'accessibilità, la sicurezza e i servizi basilari, cambiano a seconda del tramo percorso ma, grazie alla qualità del disegno urbano, si percepiscono in un insieme continuo ed armonioso. Certamente ci sono tante aree che meriterebbero una maggiore manutenzione, però i numerosi sopralluoghi nel quartiere ci hanno mostrato i diversi cantieri volti alla riqualificazione e al miglioramento dello spazio pubblico.

Avenida Rio de Janeiro è un'ampia strada che costeggia in parte il cimitero di Sant Andreu, zona in cui notiamo un recente e ben curato disegno urbano. Se, per esempio, ci soffermiamo all'incrocio fra Carrer de Garrofers e la Avenida, assistiamo ad un paesaggio che alla nostra destra ci offrirà un'immagine industriale caratterizzata dalla presenza di grandi architetture moderne all'interno delle quali si svolgono molte delle attività lavorative e di ufficio; dirigendoci verso sinistra, invece, il paesaggio, seppure presenti quasi la stessa sezione stradale, risulta più racchiuso, forse più accogliente, e senza dubbio di natura residenziale e commerciale.

In generale possiamo affermare che questa Avenida rientri nei canoni urbani dotati di simbolismo perché riscontriamo la presenza dei tipici lampioni che caratterizzano gran parte delle strade del quartiere.



Fig. 42 e 43 - Avenida Rio de Janeiro. Immagini della strada carrabili e della pista ciclabile.

In entrambe le foto notiamo la presenza di una recente pista ciclabile. A riguardo è importante smascherare l'insoddisfazione dei vicini che hanno più volte denunciato ai media le negatività del progetto. In primis la pista ciclabile non si ingloba organicamente con le necessità urbane dei commercianti e dei residenti del luogo, come ad esempio la riduzione delle parcheggi, precedentemente adiacenti al marciapiede, e l'assenza di aree di carico e scarico dei materiali ai fini commerciale. Inoltre, possiamo osservare l'assenza di rientranze che permettano l'installazione di contenitori dei rifiuti. Considerando il tramo di strada analizzato, si evince che la sezione del marciapiede risulta essere molto ampia da poter ospitare un *carril bici* integrandolo con la zona generalmente utilizzata per le terrazze dei bar, e l'area pedonale.

Di seguito troviamo uno schema, fonte estrapolata dalla pagina dell'Ayuntamiento di Barcellona, che ci offre una sintesi degli obiettivi principali del PMU (Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona)⁹:

- Mobilità sicura: ridurre gli incidenti associati alla mobilità.
- Mobilità sostenibile: **1)** Facilitare lo spostamento mediante modelli più sostenibili.
2) Ridurre l'inquinamento atmosferico derivato dal trasporto. **3)** Ridurre la contaminazione acustica. **4)** Moderare il consumo d'energia dei trasporti e ridurre l'impatto che producono a livello climatico. **5)** Aumentare la proporzione del consumo di energie rinnovabili e "pulite".
- Mobilità equa: **1)** Fomentare l'uso alternativo della via pubblica. **2)** Garantire l'accessibilità al sistema di mobilità.
- Mobilità efficiente: **1)** Incrementare l'efficienza del sistema dei trasporti. **2)** Incorporare le nuove tecnologia nella gestione della mobilità.

9. Piano della Mobilità Urbana di Barcellona.



**Ajuntament
de Barcelona**

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018

OBJECTIUS DEL PMU

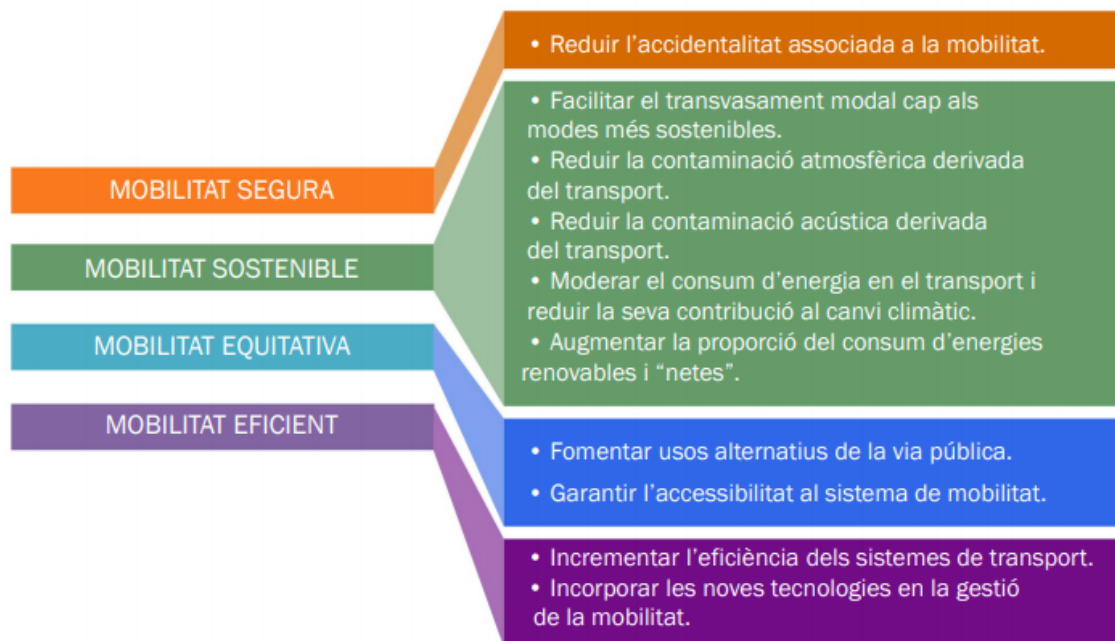
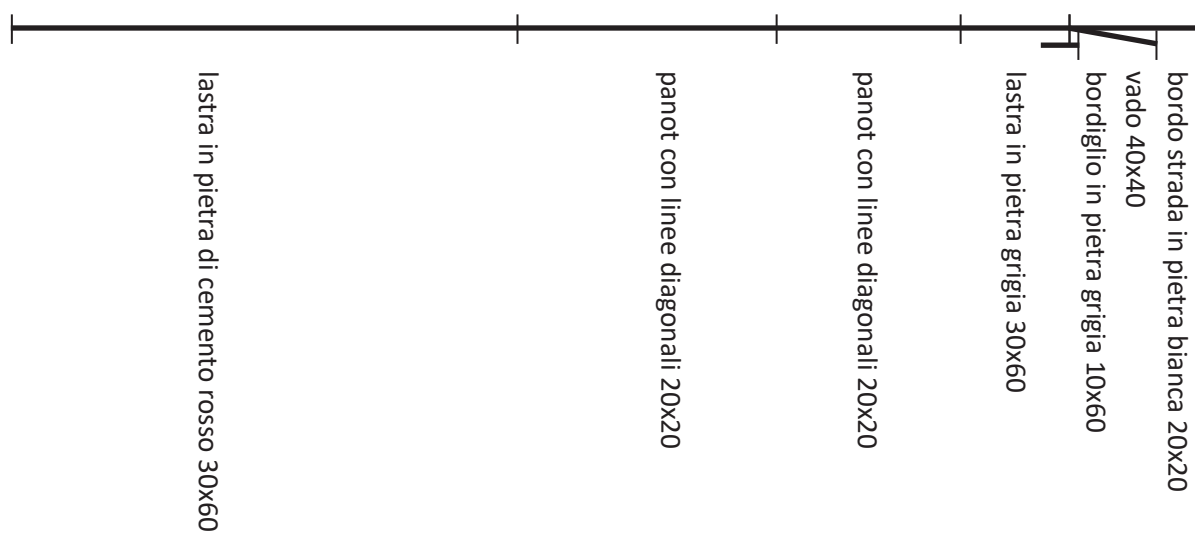


Fig. 44 - PMU, Plan de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018, Ayuntamiento de Barcelona. Fuente: http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/1_pdfsam_PMU_BCN_2013-2018_definitiu2.pdf.



Fig. 45 - Avenida Rio de Janeiro. Vista del marciapiede e dei suoi materiali.



Come possiamo osservare questo lato di Via de Janeiro, quello che inoltre ospita quasi tutte le attività commerciali, gode di un'ampia sezione e il trattamento della pavimentazione trova spazio per modificare e alternare materiali e forme. Il tratto più vicino alla strada in passato aveva la funzione di pista ciclabile, prima del PMU, ed attualmente è stato trasformato in un'area totalmente pedonabile (priva di terrazze commerciali) lungo la quale incontriamo sedute, alberi, illuminazione, rastrelliere, segnali stradali.



Fig. 47 e 48 - Mobiliario urbano.



Fig. 49 e 50 - Illuminazione viaria.

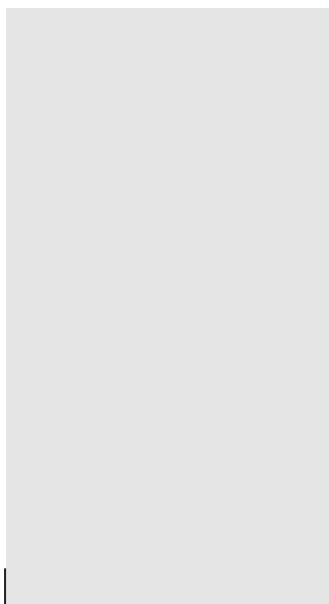
Le immagini soprastanti ci mostrano la tipologia di sedute di cui è dotato lo spazio pubblico, si tratta di panchine in legno con struttura in ferro spesso utilizzate nei progetti di disegno urbano; la seconda (a dex) però ha una particolarità: è priva di schienale. Essa ha un disegno leggermente insolito se contestualizzato al disegno di Barcellona.

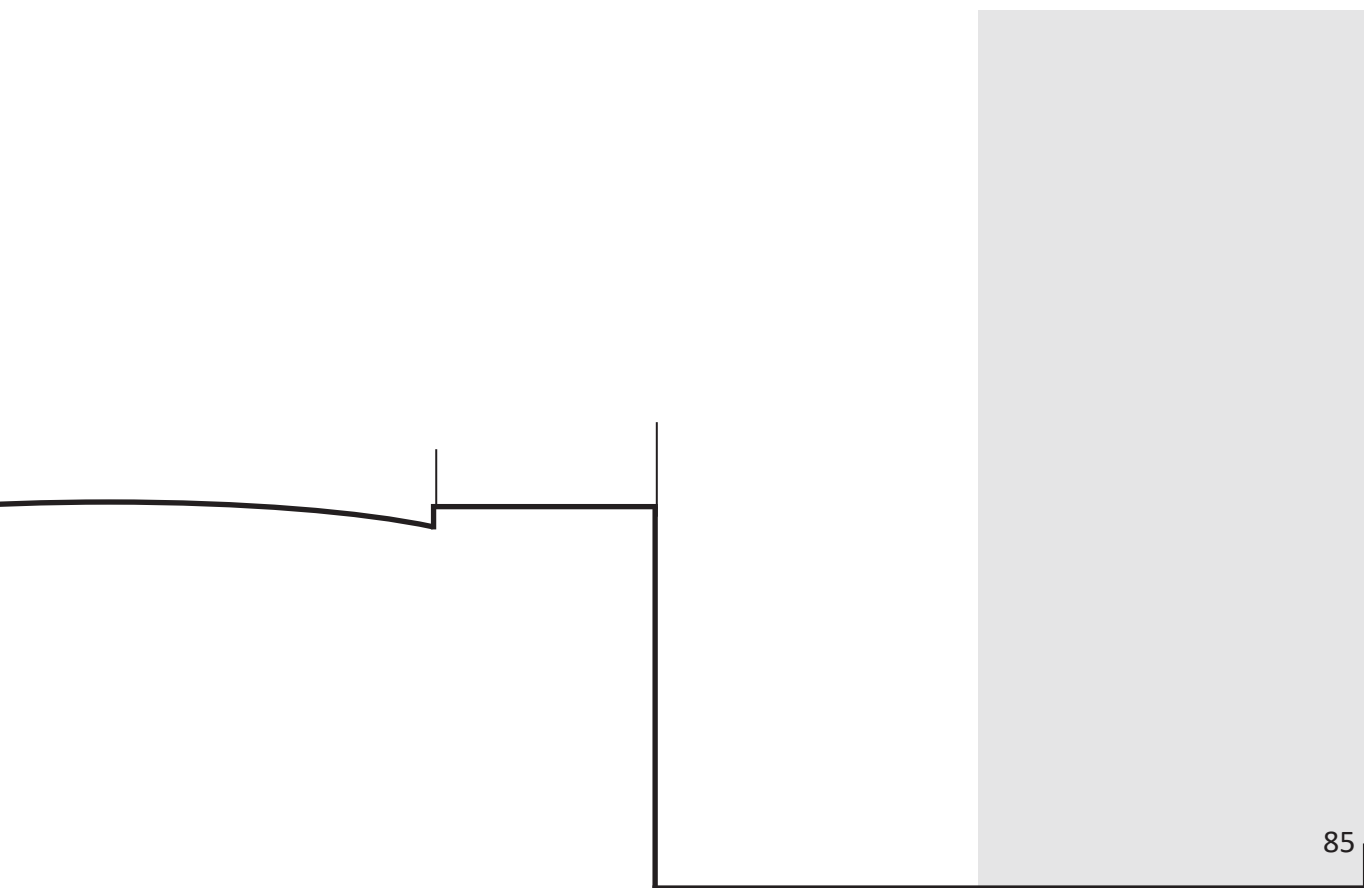
Lo spazio pubblico di questo tramo di Avenida Rio de Janeiro, secondo una serie di testimonianze raccolte localmente, viene pressopiu' vissuto per attingersi alle attività commerciali o ai bar forniti di terrazza esterna.

Percorrendo l'avenida notiamo la differenza nel paesaggio del piano verticale: da un lato un'architettura in mattoni e imponente, delle case popolari, dall'altro un'architettura residenziale più recente con una diversa scala cromatica.



Fig. 51 e 52 - Facciate urbane.





Il paesaggio di Avenida Rio de Janeiro è caratterizzato da una ampia sezione che da un lato dispone di offerte commerciali e di ozio, dall'altro si apre ad un ampio e imponente scenario architettonico.

Il disegno urbano non soffre la mancanza di elementi di comodità: la strada è alberata dal tipico Platano, la sezione del marciapiede è ampia e si presta a una numerosa affluenza pedonale, la strada carrabile presenta tre corsie (utili a decongestionare il traffico) per le automobili e due per le biciclette.

Il disegno del suolo ha delle similitudini con Via Julia nell'utilizzo parziale del panot, però si distingue da essa per la texture lineare delle lastre in cemento rosso, predominanti in tutta l'area.

Conclusioni

Con l'obiettivo di dimostrare l'importanza della pavimentazione nei procedimenti di disegno urbano e nella configurazione dell'immagine della città, questa investigazione ha percorso le intervensioni più significative che hanno definito lo spazio pubblico di Barcellona, citando come referenze le intervensioni del Plan Cerdà, del Plan Jaussely, delle normative urbanistiche del Plan Comarcal e del PGM-76. Lo studio di questi fenomeni urbanistici ha permesso lo sviluppo dell'analisi del disegno urbano del quartiere di Nou Barris, con l'obiettivo di intendere la metodologia del trattamento del disegno del suolo.

- Il paesaggio urbano si presenta omogeneo con tratti identitari specifici dell'area di investigazione.
- Le sezioni delle strade sono molto ariose e aiutano a diminuire la percezione dell'intorno urbano caratterizzato da un'architettura che si è sviluppata per rispondere all'esigenza operaia del quartiere.
- Le strade principali, così come quelle secondarie, presentano una cura del disegno urbano. Quest'ultimo a partire dagli anni '80 si è andato sempre più sviluppando seguendo i principi del Plan Comarcal e del Plan General Metropolitano.
- Il disegno urbano degli ultimi quarant'anni, si è sviluppato applicando i valori del simbolismo e della qualità della vita e dello spazio pubblico.

Il disegno urbano di Nou Barris, si è costruito negli anni grazie alle numerose rivendicazioni cittadine. L'associazionismo, infatti, è protagonista della vita sociale del quartiere, il cui impulso ha trovato riparo nelle politiche dell'Ayuntamiento democratico tanto quanto nel Modelo Barcelona che prevedeva monumentalizzare le periferie e riqualificare le periferie restituendo dignità sociale e urbana.

La qualità urbana si definisce considerando la mobilità, il sistema viario e le connessioni, i servizi e le infrastrutture socio-culturali, il disegno urbano di qualità, l'identità del luogo e il suo simbolismo. Si può affermare che Nou Barris a partire dalla sua formazione ufficiale (1984), ha

impulsato per un cambiamento positivo a favore della sfera sociale. La riqualificazione della via pedonale di Via Julia, che in passato era una un'area sterrata dove parcheggiavano le automobili, ha trasformato il suo uso da individualista a sociale e collettivo, enfatizzando i principi della multifunzionalità grazie al disegno urbano privo di sontuosi elementi. La Marquesina, struttura realizzata su Via Julia in prossimità della Torre Favencia, è un elemento che domina delicatamente lo spazio pubblico e che si presta a più di una funzione: è utile per ripararsi dagli agenti atmosferici e al contempo sotto di essa si organizzano ferie e spettacoli.

Il disegno urbano di qualità, dunque, è quello che esteticamente ci offre una visione piacevole e dignitosa e che può essere vissuti e fruito con facilità. La pavimentazione permette l'utilizzo dello spazio intervenendo nell'identità del luogo. Essa però implica una questione di gestione urbana fondamentale: mantenimento e costi.

Da qui si evince la scelta di modelli di pavimentazione standard adattabili a più scale (bordo, rigola, lastre prefabbricate in cemento) e la scarsa presenza del panot nell'area di investigazione.

Possiamo concludere che la pavimentazione gioca un ruolo fondamentale nella costruzione dell'immagine della città e che l'utilizzo ripetitivo dei materiali e dei colori applicati, determina uno scenario di continuità urbana che fortifica il sentimento di bene comune della cittadinanza, e che solo con l'integrazione di tutte le componenti del disegno urbano, sarà possibile creare spazi pubblici di qualità

Bibliografia

BORJA, JORDI (ed), 1995. Barcelona: un modelo de transformación urbana. Programa de gestión Urbana (PGU-LAC), Quito.

BORJA, JORDI. Historia del Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual en Barcelona. Del Plan Cerda al Área Metropolitana. Barcelona; 2012.

BUSQUET, JOAN, 2004. Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta. Edicions del Serbal, Barcelona.

Castro Mellado, José Luis, 2017. Algunos aspectos acerca de las políticas de vivienda en Barcelona. *On the w@terfront* [online] 57, 9–32.

ESPARZA, DANAÉ. El diseño del suelo: el papel del pavimento en la creación de la imagen de la ciudad. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2014.

ESPARZA, DANAÉ. El diseño del suelo: el papel del pavimento en la creación de la imagen de la ciudad. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2014.

FERRER, AMADOR, 1996. Els Polígons de Barcelona. Edicions de la UPC., Barcelona

IGLESIAS, BORJA M.; OYON, JOSE LUIS, 2012. Las barracas y la infravivienda en la construcción de Barcelona, 1914-1950 Barracas. La Barcelona informal del siglo XX. Network for Strengthening the Informal City.

JARAMILLO, GOMEZ, MANUELA, 2016. La vivienda en la Barcelona del desarrollismo: del barracismo a los polígonos de vivienda (Máster). Universitat de Barcelona, Barcelona.

LECEA, IGNASI. “Esculturas y espacio público en la ciudad de Barcelona, 2000.” *On the w@terfront* [en línea], 2006, Núm. 8 , p. 13-29. <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/217153>

LECEA, IGNASI. “Sobre el proyecto del suelo.” *On the w@terfront* [en línea], 2006,, Núm. 8 , p. 30-104. <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/217154>

LECEA, IGNASI. ARTE PÚBLICO, CIUDAD Y MEMORIA. *On the w@terfront* [en línea], 2004. Disponible: <https://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/viewFile/214755/285047>

LECEA, IGNASI; HENRICH, J, 2002. Barcelona. espais urbans 1981-2001.

LEFEBVRE, HENRY, 1974. The Production of Space. V. Martorell Portas; A. Florensa Ferrer; V. Martorell Otzet; Historia del urbanismo en Barcelona. Del Plan Cerda al Área Metropolitana. Barcelona: Editorial Labor; 1970.

LYNCH, KEVIN, 1960. The Image of the City.

MONTANER, J. M. (Coord). Urbanismo en Barcelona, 1999. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999.

PORCEL, EZEQUIEL; LLLOPART, AMADEO; RUBIO, NICOLAS, 1927a. El urbanismo en las poblaciones modernas (II). Algunas consideraciones sobre las realidades de nuestro urbanismo. La Construcción Moderna XXV, 264–269.

PORCEL, EZEQUIEL; LLLOPART, AMADEO; RUBIO, NICOLAS, 1927b. El urbanismo en las poblaciones modernas. Conclusión. La Construcción Moderna XXV, 340–345.

REMESAR, ANTONI (Ed.). The Art of Urban Design in Urban Regeneration. Barcelona. Edicions de la Universitat de Barcelona, 2016.

REMESAR, ANTONI. Barcelona: un modelo de Arte Público y Diseño Urbano. Barcelona: CR POLIS-GRC Art, Ciutat, Societat. Universitat de Barcelona, 2010.

REMESAR, ANTONI. O carácter simbólico da rua. Identidade e Apropiação. Lisboa: CR POLIS-GRC Art, Ciutat, Societat. Universitat de Barcelona, 2011.

REMESAR, ANTONI. Public space is not dead. Barcelona: Universitat de Barcelona, On the w@terfront, 2007

RICART, NURIA; REMESAR, ANTONI. REFLEXIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO. Barcelona: : CR POLIS-GRC Art, Ciutat, Societat. Universitat de Barcelona.

SISTI, CLAUDIA. “Studio dell’evoluzione della pavimentazione nello spazio pubblico urbano di Lisbona nel secolo XIX con riferimenti a Milano e Barcellona.” *On the w@terfront* [en línia], 2006,, Núm. 8 , p. 105-139. Disponible: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/217156>

TATJER, M - Larrea, C (EDS), 2010. Barraques. La Barcelona informal del segle XX. MUHBA- Ajuntament de Barcelona, Barcelona.

Indice delle immagini.

Fig. 1 - Piano della città di Barcellona 1863. Progetto e riforma del Ensanche, I.Cerdà.....	19
Fig. 2 - Esposizione Universale del 1888. J.E. Puig. Archivio Fotografico di Barcellona.....	21
Fig. 3 - I sei disegni originali del pavimento idraulico di Barcellona: il panot. Casa produttrice ESCOFET.....	24
Fig. 4 - a sinistra il fiore simbolo del modernismo catalano, a destra il panot disegnato da A. Gaudì. Autore: sconosciuto.....	24
Fig. 5 - Il panot che rappresenta le foglie di platano, uno degli alberi più utilizzati a Barcellona. Autore: sconosciuto.....	24
Fig. 6 - Apertura di Via Laietana. Frederic Ballell. 1910. Archivio Fotografico di Barcellona.....	26
Fig. 7 - 1Proyecto de pavimentación del centro de la plaza de Cataluña.(AMCB).....	27
Fig. 8 – Aree olimpiche di Barcellona. Barcelona JJ.OO. ; Barcelona. Modelo de transformacion urbana (p.58).....	30
Fig. 9 - Jaussely's Plan in 1907.....	38
Fig. 10 - Plan General de Urbanizacion de Barcelona (PGU). Leon Jaussely, 1917.....	38
Fig. 11 - foto dei blocchi di abitazioni costruite in spazi vuoti del quartiere tratta dall'articolo - Breve historia de Nou Barris VI: el "desarrollismo".....	43
Fig. 12 - Fabra i Puig. Vista su "casas baratas".....	51
Fig. 14 - Vado 60 dal catalogo Prefraga.....	51
Fig. 13 - Fabra i Puig. Vista verso il parco centrale.....	51
Fig. 15 - Vista dei simbolici lampioni di Nou Barris.....	52
Fig. 16 -17 - Via Julia. Vista di un marciapiede senza Vado.....	56
Fig. 18-19-20 - Via Julia. Vista del dislivello dell'area pedonale.....	57
Fig. 21 - Carrer Artesania.....	58
Fig. 22 - Incrocio di Carrer Artesania con Via Julia. Vista del cambio di pavimentazione.....	59
Fig. 23 - Carrer Artesania. Vista della pista ciclabile e del cambio di direzione delle fughe della pavimentazione.....	59
Fig. 24 e 25 - Via Julia prima della riqualificazione. Fonte: Public Space," Urbanització de la Via Júlia Barcelona (España), 1992.....	60
Fig. 26 - Vista della composizione del suolo.....	61

Fig. 27 - Via Julia con Plaza Francesc Layret. Vista della rampa che soluziona la pendenza.....	62
Fig. 28 - Julia. Scultura di S.A. Sanchis.....	63
Fig. 29 - Via Julia, area pedonale. Foto scattata per analisi del disegno del suolo.....	64
Fig. 30 - Via Julia, area pedonale. La gran Marquesina.....	66
Fig. 31 - Plaza Francesc Layret. Foto scattata da Via Julia.....	68
Fig. 32 - Plaza Francesc Layret. Sezione trasversale da cui si percepisce la pendenza della piazza.....	69
Fig. 33 - Plaza Francesc Layret con Via Julia. Vista di insieme dei materiali utilizzati.....	72
Fig. 34 - Plaza Francesc Layret. Vista d'insieme per intendere la grandezza dello spazio.....	73
Fig. 35 - L'Escullera, scultura di J. Plensa.....	74
Fig. 36 - elemento di arredo urbano in ferro.....	74
Fig. 37 - Plaza Angel Pestana, vista d'insieme.....	75
Fig. 38, 39 e 40 - foto della pavimentazione di Plaza Angel Pestana.....	76
Fig. 41 - Plaza Angel Pestana. Panoramica su Font Mutant di Enric Pladevall.	77
Fig. 42 e 43 - Avenida Rio de Janeiro. Immagini della strada carrabili e della pista ciclabile.....	80
Fig. 44 - PMU, Plan de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018, Ayuntamiento de Barcelo- na. Fonte: http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/1_pdfsam_PMU_BCN_2013-2018_definitiu2.pdf	81
Fig. 45 - Avenida Rio de Janeiro. Vista del marciapiede e dei suoi materiali.....	82
Fig. 47 e 48 - Mobiliario urbano.	83
Fig. 49 e 50 - Illuminazione viaria.....	83
Fig. 51 e 52 - Facciate urbane.....	84

Vorrei ringraziare prima di tutto il Dr. Antoni Remesar, per la cultura e il sapere
trasmessi negli ultimi due anni, per la pazienza e la fiducia.

Ringrazio Linda, Anna e La Fanto, per gli abbracci, per il sostegno e per essersi prese
cura di me addolcendo le preoccupazioni.

Grazie agli amici di una vita, grazie a quelli nuovi.

Grazie soprattutto a mia madre, a mio padre e a mio fratello, per aver creduto in me,
nelle mie scelte e nei miei progetti di vita.